auto PASSION

AUTOMNE 2001

NOUS AVONS CONDUIT POUR VOUS:

- AUDI A4
- NISSAN ALTIMA
- FORD THUNDERBIRD
- MAZDA PROTEGÉ MP3
- HARLEY-DAVIDSON V-ROD
- KAWASAKI MEAN STREAK
- CHEVROLET AVALANCHE
- BUICK RENDEZVOUS

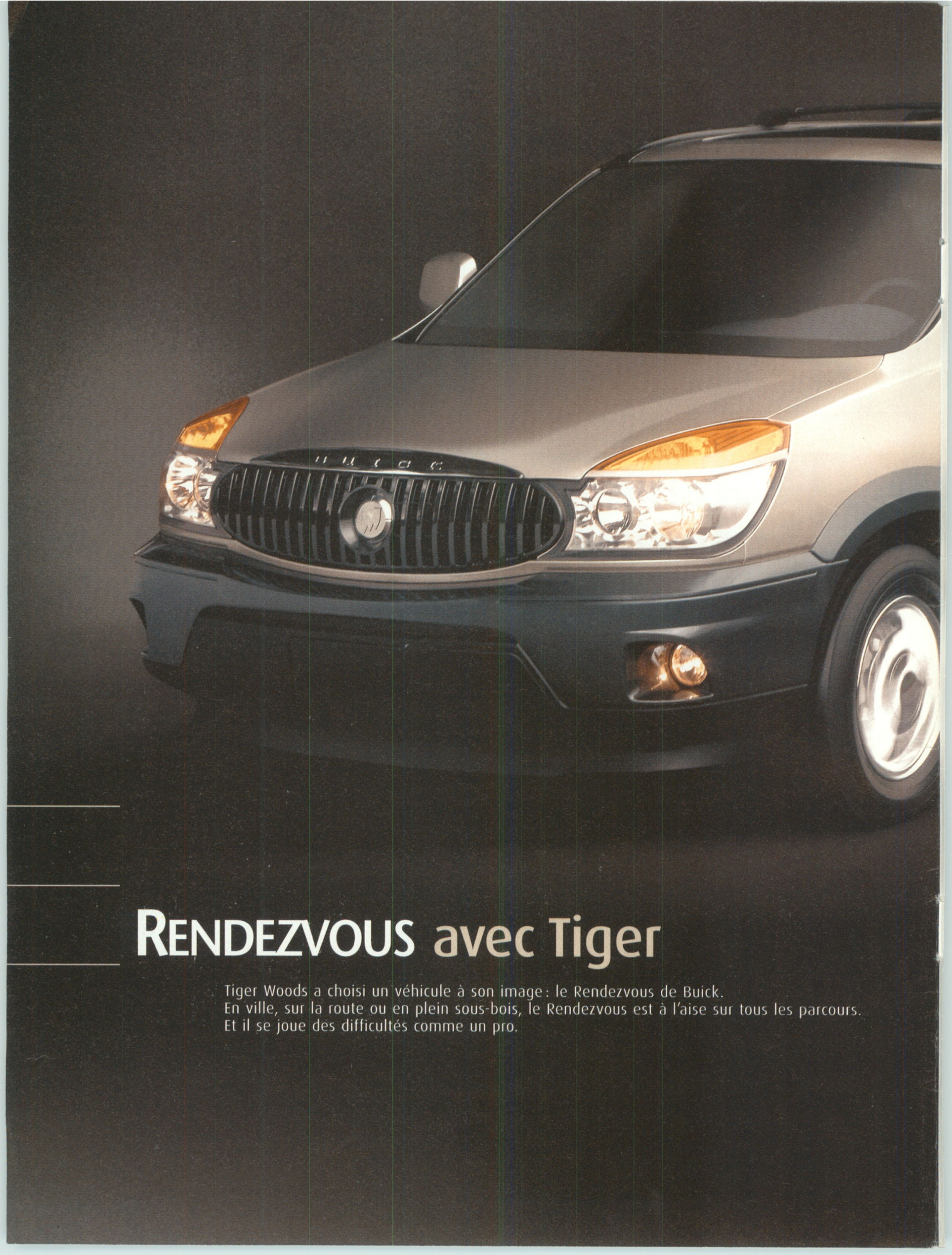
X-Type

La Jaguar intégralement abordable

ACURA RSX: MINI BOMBE!

MATCH COMPARATIF DE MINIFOURGONNETTES:

CARAVAN / MONTANA / WINDSTAR / ODYSSEY / MPV



RENDEZVOUS avec Tiger

Tiger Woods a choisi un véhicule à son image : le Rendezvous de Buick.
En ville, sur la route ou en plein sous-bois, le Rendezvous est à l'aise sur tous les parcours.
Et il se joue des difficultés comme un pro.

La robustesse d'un utilitaire sport

Avec la transmission intégrale Versatrak, le Rendezvous a la force qu'il faut pour dominer tous genres de terrains.

La polyvalence d'une fourgonnette

L'ingénieuse configuration des sièges du Rendezvous permet de gâter jusqu'à 7 passagers dans un vaste habitacle aux allures de club privé.

Le raffinement d'une berline de luxe

Avec son puissant V6 et sa suspension arrière indépendante, le Rendezvous domine la route avec l'élégance racée d'une berline de luxe.

RENDEZVOUS BUICK

À partir de 30 995 $*
Rendez-vous chez un concessionnaire près de chez vous, faites le 1 800 463-7483 ou visitez **gmcanada.com**

*PDSF du modèle Buick Rendezvous CX #4BK26. Le transport et les taxes sont en sus.
Le concessionnaire peut vendre à moindre prix. Photo à titre indicatif seulement.

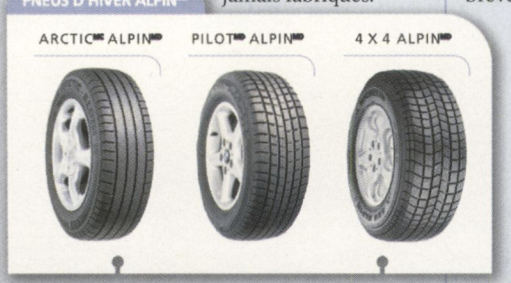
C'EST VRAI QU'IL NE RESSEMBLE PAS À

UN PNEU D'HIVER

ORDINAIRE, MAIS JUSTEMENT, CE N'EST PAS CE QUE NOS

INGÉNIEURS RECHERCHENT.

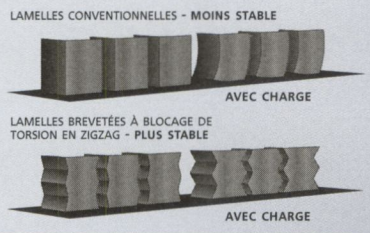
Plus de cent hivers. Imaginez. MICHELIN[MD] fabrique des pneus de qualité depuis plus de cent ans. Durant toutes ces années, nos ingénieurs ont développé une expertise incroyable dans le design de pneus d'hiver. Tout ce savoir-faire nous a conduit à créer la gamme de pneus d'hiver Alpin[MD], les pneus d'hiver les plus innovateurs et les plus sécuritaires que nous ayons jamais fabriqués.



La première chose que vous remarquerez à propos du pneu MICHELIN[MD] Arctic[MC] Alpin[MD], c'est sa sculpture vraiment différente de celle des pneus d'hiver ordinaires à relief prononcé. Pourquoi ? Parce que nous avons créé une bande de roulement innovatrice conçue pour qu'une plus grande surface de caoutchouc soit en contact avec la chaussée. Cette sculpture unique offre une meilleure adhérence et assure ainsi une maîtrise et une sécurité optimales sur la neige compactée et la glace.

Pour augmenter encore plus le niveau d'adhérence, nos ingénieurs ont également développé des lamelles brevetées à blocage de torsion en zigzag, offrant plus de 1700 arêtes biseautées qui mordent dans la neige. Nous avons également ajouté des rainures longitudinales à chevrons qui emprisonnent et évacuent constamment la neige et la gadoue, réduisant ainsi l'accumulation de neige dans la bande de roulement. Résultat ? Une traction supérieure et un roulement nettement plus doux.

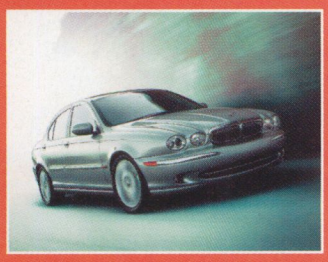
Le plus important, c'est que tous les conducteurs peuvent profiter du design révolutionnaire Alpin[MD], car nous avons conçu la gamme de pneus d'hiver Alpin[MD] afin qu'ils puissent s'adapter à tous les types de véhicules. Que vous ayez besoin du 4X4 Alpin[MD] pour un véhicule utilitaire sport, du Pilot[MD] Alpin[MD] pour une voiture sport ou du Arctic[MC] Alpin[MD] pour votre véhicule de tourisme, vous êtes certain d'obtenir un pneu conçu avec minutie, vous procurant une conduite douce et sécuritaire.



Pour en savoir plus sur la gamme de pneus d'hiver Alpin[MD] et sur la façon dont ils peuvent améliorer la conduite de votre véhicule cet hiver, consultez notre site **www.michelin.ca**.

MICHELIN

Parce que les pneus, c'est important.[MC]



En couverture:
Grosse commande pour la toute nouvelle «petite» berline de Jaguar, la X-Type. Le constructeur anglais a bien l'intention de doubler ses ventes dès 2002 avec ce nouveau modèle, qui profitera d'ailleurs du premier rouage intégral conçu par Jaguar.

AUTO PASSION
Automne2001
www.autopassion.qc.ca

Rédacteur en chef: Luc Gagné
Adjoint au rédacteur en chef: Alain Mckenna
Collaborateurs: Amyot Bachand, Benoît Charette, Monique Crépault, Éric Descarries, Bertrand Gahel, Gabriel Gélinas, Philippe Laguë

Directeur de la production: Jules-Alexandre Obry
Directrice artistique: Caroline Ferguson
Graphiste: Mathieu Sauvé
Réviseur: Richard Roch
Photographies: Auto Diffusion, Patrick Jérôme, Alain Mckenna
Imprimerie: Interweb

Publicité: Jean Malboeuf, Hélène Crépault, Nancy Boucher
Tél.: (514) 631-6550
Fax: (514) 631-0591
Directrice administrative: Denise Allard
Directrice de la comptabilité: Patricia Petit
Auto Passion est publié quatre fois par année par: Auto Journal inc., 2312, chemin Herron, Dorval, Québec, Canada, H9S 1C5
Tél.: (514) 631-6550
Fax: (514) 631-0591
Éditeur: Michel Crépault

Information:
info@autopassion.qc.ca

Toute reproduction interdite sans l'autorisation écrite d'Auto Journal inc.

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec et du Canada

Rencontre d'un «X^e» type

Ah, l'automne! Pour plusieurs, c'est le retour à la routine, avec la rentrée scolaire qui arrive. Pour d'autres, c'est la saison idéale pour sortir l'appareil photo et visiter l'arrière-pays qui prend soudain des teintes jaunes, ocres et rouges inimitables.

Dans tous les cas, c'est peut-être le temps de réfléchir à l'achat d'une nouvelle minifourgonnette, avec l'arrivée des nouveaux modèles 2002 sur le marché. C'est pourquoi *Auto Passion* vous présente dans ce numéro-ci un dossier comparatif sur le sujet, dirigé par notre collaborateur Amyot Bachand. Cahier de notes, stylo, chronomètre et plan de la ville à la main, Amyot a dressé pour vous les points forts et les faiblesses de cinq minifourgonnettes populaires au Canada. Ne manquez pas non plus le clin d'œil de Philippe Laguë au «phénomène Thunderbird», à nouveau le véhicule amiral chez Ford après une absence de cinq ans.

Et profitez-en pour rêver un peu, avec la nouvelle Jaguar X-Type à rouage intégral, une voiture presque abordable...

Enfin, continuez de nous faire part de vos questions ou commentaires à l'adresse Internet suivante: info@autopassion.qc.ca. Vous pouvez aussi visiter le site www.autopassion.qc.ca, pour des essais routiers et des dossiers comparatifs en ligne!

La rédaction

SOMMAIRE

PASSION

Jaguar X-Type....8
Acura RSX....10
Audi A4....12
Mazda Protegé MP3....13
Chevrolet Avalanche....16
Art automobile....18
Ford Thunderbird....20
Nissan Altima....22
Buick Rendezvous....32

DOSSIER

Minifourgonnettes....24

ACCESSOIRES

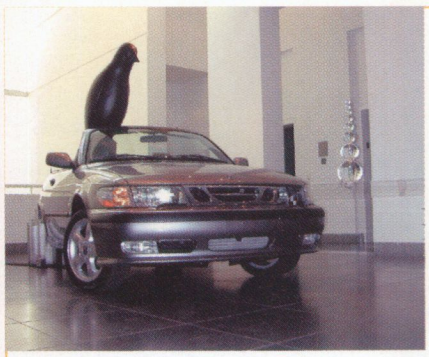
Partir en vacances....33

DEUX ROUES

Harley-Davidson V-Rod....34
Kawasaki Vulcan Mean Streak....36

BOULE DE CRISTAL

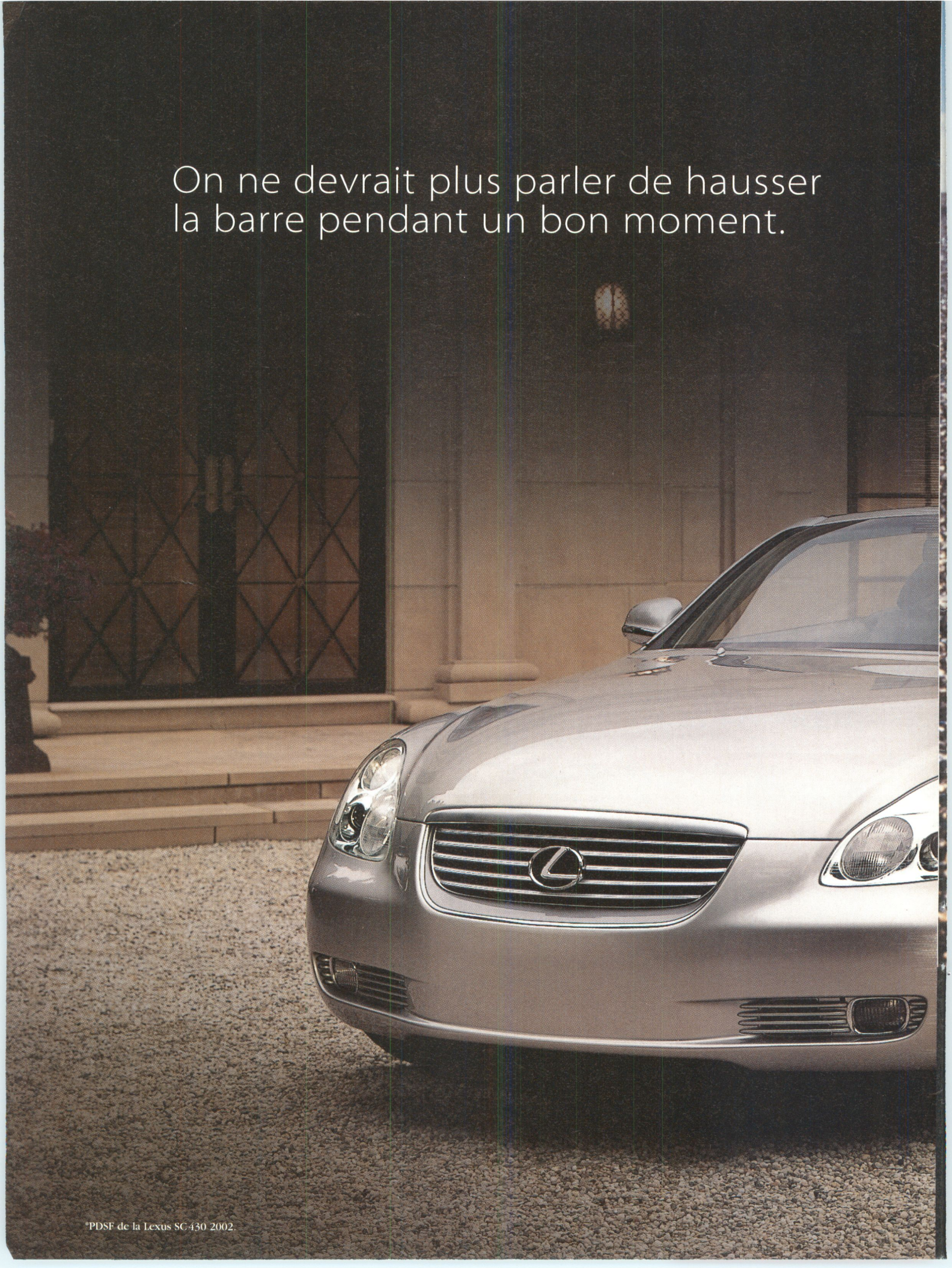
C'est pour bientôt ou... très bientôt!....38



Saviez-vous que...

AP Le constructeur suédois Saab commandite le projet Artcité, en collaboration avec le Musée d'art contemporain de Montréal, du 10 août au 8 octobre 2001. Pour l'occasion, Saab a fait don d'une 9-3 décapotable sur laquelle a travaillé le sculpteur Gilles Mihalcean. L'œuvre, *Aux petits oiseaux*, est l'expression «du passage entre la ville et la campagne».

AP Rien ne va plus pour BMW. Le constructeur allemand s'est vu décerner trois prix de design par une agence allemande pour le roadster Z8, la moto F 650 GS Funduro ainsi que pour la Montre Z, une montre au look très sobre et nonprétentieux qui a la particularité de transformer l'énergie cinétique de votre poignet en électricité pour alimenter le système d'horloge. À la bonne heure. **AP** Non, le ridicule ne tue pas. IBM l'a compris et planche dur sur son projet du «passager virtuel», un système d'analyse vocale et visuelle situé dans le tableau de bord qui travaille à tenir éveillé le conducteur. Ses tactiques: raconter de blagues, poser des questions provocantes, et... lancer un jet d'eau au visage du pauvre ensommeillé. **AP**


On ne devrait plus parler de hausser
la barre pendant un bon moment.
*PDSF de la Lexus SC 430 2002.

Une machine construite par l'homme peut-elle être parfaite ? Pour certains, cela tient du rêve. Mais pour Lexus, c'est un engagement. Un engagement qui nous mène à faire l'impossible. Alors que l'industrie se contente de panneaux de carrosserie ajustés au centième de millimètre près, nous n'exigeons pas moins que le millième de millimètre. En fait, chaque fois qu'une nouvelle Lexus voit le jour, des centaines de nouveaux brevets sont déposés. Résultat ? Le Coupé Lexus SC 430 représente un formidable bond en avant en matière de design et d'ingénierie automobiles. Chercher à atteindre la perfection semble peut-être relever de la folie, mais nous ne baisserons jamais les bras. Même si les propriétaires de Lexus affirment que nous y sommes déjà parvenus.

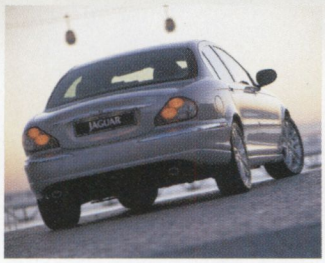
Pour contacter un concessionnaire Lexus ou en savoir plus :
1 800 26-LEXUS • www.lexus.ca

LA NOUVELLE LEXUS SC 430
*à partir de 84 000 $**

À la conquête de la perfection. LEXUS

JAGUAR X-TYPE

La pierre angulaire



Par Benoit Charette

Pour la première fois l'an dernier, la firme anglaise Jaguar a atteint le cap des 100 000 véhicules vendus dans le monde grâce au bon rendement de la S-Type. Avec l'arrivée sur le marché de la X-Type, Jaguar vise à vendre 200 000 véhicules par année en 2002. Jaguar veut donc passer de constructeur haut de gamme à constructeur généraliste, et le succès de la X-Type est crucial pour atteindre cet objectif.

TRACTION INTÉGRALE

Audi a été le pionnier de la traction intégrale avec son système Quattro qui a maintenant 21 ans. BMW a fait ses premiers pas dans le monde des quatre roues motrices dans les années 1980 avec la 325 iX et récidive, depuis l'an dernier, avec deux séries 3. Mercedes possède, depuis quelques années, le système 4matic. Jaguar est la dernière en lice à se lancer dans le marché du rouage intégral. Jaguar ne fait pas mystère de ses ambitions: la principale référence visée lors du développement de la X-Type était la BMW série 3, avec ses superbes qualités dynamiques. Si les ingénieurs de la marque avouent avoir soumis différentes concurrentes à une étude approfondie, leur modèle de référence, durant la phase de développement, a été la BMW 328i (la 330i n'était pas encore sur le marché).

BONNE IMPRESSION

J'avoue avoir été passablement impressionné par cette première prise de contact avec la nouvelle Jaguar. La X-Type paraît particulièrement séduisante sur le plan esthétique. Son habitacle est presque aussi vaste que celui de la S-Type 5 et le volume du coffre est le plus généreux jamais proposé par une Jaguar. L'habitacle, fort joliment présenté, paraît plus conforme à la tradition Jaguar que celui de la S-Type (qui subira bientôt quelques modifications en ce sens). Les sièges offrent un confort supérieur. L'espace intérieur, quoique pas énorme, semble suffisant, en raison de l'ambiance très british de *cocooning* que Jaguar a su ménager dans la X-Type.

Lorsqu'il est installé, le grand écran tactile en couleur de sept pouces domine la console centrale en forme de fer à cheval, assurant la gestion des systèmes de navigation et de communication.

AU VOLANT

La qualité de comportement et l'agrément de conduite figuraient en tête des priorités fixées à la nouvelle X-Type. Les ingénieurs britanniques ont pour cela visé prioritairement une grande rigidité de structure, qualité primordiale pour obtenir un comportement de haute tenue, et la traction intégrale. Une solution qui repose dans le cas présent sur trois différentiels dont l'élément central est pourvu d'un viscocoupleur qui peut faire varier le rapport de répartition de 40 % sur l'avant et de 60 % sur l'arrière en temps normal à un rapport de 85/15 % (ou inversement) selon les conditions d'adhérence. Au volant d'une version V6 de 3 litres faisant 231 chevaux et équipée de la boîte manuelle à 5 rapports, le confort est plus qu'appréciable, malgré des amortisseurs à tempérament sportif et des roues de 17 pouces. Le moteur 3 litres se révèle très agréable à l'oreille même dans les hauts régimes; on perçoit quelques bruits de roulement produits par les larges pneumatiques à profil bas. Pour le reste, on retrouve ici une Jaguar comme on les aime. Sur chemin sinueux, l'association des pneumatiques très adhérents, de la traction intégrale et d'amortisseurs qui réussissent à maintenir efficacement les roues au sol permet des vitesses de passage en courbes très élevées. On peut également accélérer très tôt en sortie, sans trop d'arrière-pensée. Une direction pas très directe, mais très informative, et un freinage facile à doser contribuent à l'efficacité générale. La boîte manuelle à 5 rapports (dérivée de celle de la Ford Mondeo) se révèle précise, mais pas extrêmement rapide. La version 2,5 litres, avec ses 194 chevaux, est plus affectée par le poids élevé de la X-Type; elle n'en tire pas moins son épingle du jeu.

Globalement, la X-Type ne vise pas les meilleures accélérations dans la catégorie. Elle profite d'une belle pointe de vitesse et d'une aisance remarquable, tout empreinte de confort, surtout si le tracé est sinueux. **AP**

L'ESSENTIEL

Moteurs: V6 de 2,5 litres de 194 ch et V6 de 3 litres de 231 ch

Rouage intégral

Prix de base: 2,5 litres: 42 950 $
3 litres: 49 250 $

3 concessionnaires au Québec

Rien de pareil sur terre. Ou sur les routes.

Le MDX 2001. « Meilleur utilitaire sportif de luxe ».
ASSOCIATION DES JOURNALISTES AUTOMOBILE DU CANADA

Il semble que notre VUS de luxe ait impressionné les juges AJAC sous tous les aspects : sur la route et hors route. Pas surprenant, si l'on pense à sa conception poussée et à ses performants atouts. En effet, le MDX est doté d'un moteur VTEC de 240 chevaux, pour des réactions puissantes et immédiates, où qu'il soit. De plus sa suspension innovatrice et sa direction agile en font une prise convoitée chez les enthousiastes les plus exigeants. Passez vous faire plaisir, en faisant l'essai du MDX comme il vous plaira... là où il vous plaira. Pour plus de détails, visitez le www.acura.ca, ou composez le 1 888 9-ACURA-9.

ACURA

ACURA RSX

Attentes comblées

Par Philippe Laguë

Banff, Alberta — L'Integra, malgré ses défauts, était une réussite. Sa remplaçante avait donc de gros souliers à chausser. Acura n'a toutefois pas lésiné sur les moyens, tant aux plans du design que de la technique. Dans le premier cas, il n'était pas difficile de faire mieux, sauf que les stylistes, cette fois, semblent avoir été frappés par la grâce. Les photos ne lui rendent pas justice. Peu importe l'angle, l'Acura RSX 2002 a une sacrée gueule.

Qui plus est, le résultat est aussi probant à l'intérieur. La RSX est joliment décorée! Les amateurs apprécieront les superbes sièges avant, sculptés comme des baquets de course, le petit volant gainé de cuir et le tableau de bord muni de cadrans à fond blanc, dont les chiffres prennent une teinte orangée le soir venu. Très agréable!

À l'instar des deux autres versions (Premium et Type S), la RSX de base est plutôt bien garnie en équipement de série: climatiseur automatique, glaces et rétroviseurs électriques, système d'accès sans clé et chaîne audio à six haut-parleurs avec lecteur DC.

Les places arrière de la RSX sont vraiment celles d'un coupé, avec un dégagement limité pour les jambes. De plus, un adulte qui y prend place se retrouve la tête collée sur la vitre du hayon. Si l'habitabilité est votre priorité, oubliez la RSX!

PUISSANCE ET RAFFINEMENT EN HAUSSE

Une allure aussi racée demandait une mécanique à la hauteur. La pièce maîtresse se trouve sous le capot: il s'agit d'un nouveau 4 cylindres de 2 litres à DACT pourvu du système de commande des soupapes i-VTEC. On a pris soin de préciser, chez Acura, qu'il ne s'agissait pas d'une évolution du moteur de l'Integra, mais bien d'une nouveauté à 100 %. Même si la cylindrée reste la même, il délivre 160 ou 200 chevaux, selon la version.

Acura offre trois boîtes de vitesses: la RSX de base et la Premium peuvent recevoir une boîte manuelle ou automatique à cinq rapports. La boîte automatique est munie du mode séquentiel SportShift, qui permet de passer les vitesses manuellement. La Type S a droit à une boîte manuelle à six rapports, mais son moteur à haut rendement ne peut être jumelé à une boîte automatique.

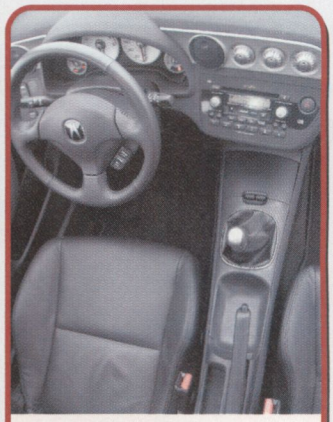
À l'avant, la RSX hérite d'une nouvelle suspension indépendante à jambe de force, dotée d'un bras de contrôle du pincement. Il en va de même pour la Civic, dont la RSX utilise la plate-forme. Par ailleurs, la nouvelle suspension arrière conserve cette configuration. Enfin, la Type S, qui se veut la plus sportive des trois versions proposées, a droit à des amortisseurs et à des ressorts plus fermes.

LE PLAISIR CROÎT AVEC L'USAGE

Un essai dans les Rocheuses nous a permis de constater l'équilibre de la version de base. La RSX repose sur un châssis ultra-rigide, qui rehausse la tenue de route au point d'en faire la référence dans le créneau des coupés sports. Cette caisse est saine et affiche une rare neutralité en virage, pas même un soupçon de roulis. Bien qu'il s'agisse d'une traction, le sous-virage est à peine perceptible, et plus le parcours est sinueux, plus on s'en donne à cœur joie.

Malgré son moteur plus puissant, ses pneus plus performants et sa suspension plus ferme, la Type S ne m'a pas impressionné. Certes, le freinage est éloquent, grâce à la présence de disques plus gros à l'avant mais la plainte stridente et constante de son moteur m'a plutôt agacé. Pour ce qui est de la boîte à six rapports, elle ne parvient pas à tirer la quintessence de cet engin à haut rendement.

Si j'avais à choisir, j'opterais pour une RSX de base munie d'une boîte manuelle. À part les pneus, je ne changerais rien. Et comme c'est la moins chère des trois, cela rend le rapport qualité/prix encore plus alléchant. Avec une échelle de prix variant entre 25 000 et 30 000 $, la concurrence risque de trouver le temps long. AP



L'ESSENTIEL...

Moteurs: 4 cylindres de 2,0 L à DACT i-VTEC (160 ch à 6500 trs/min et 200 ch à 7400 trs/min pour la Type S)

Roues motrices avant

Prix: 24 000 $, 27 000 $ (Premium) et 31 000 $ (Type S)

12 concessionnaires au Québec

À LA CONQUÊTE
DES ESPACES...
PETITS ET GRANDS.
FORESTER
Quoi? Une sportive utilitaire qui se stationne comme une petite mais qui escalade les montagnes comme une grande? C'est possible avec la Subaru Forester® 2002. Contrairement aux autres sportives utilitaires souvent trop encombrantes, la Forester est remarquablement svelte, facile à charger et équipée de la fameuse traction intégrale à prise constante Subaru. Bref, elle sait satisfaire les petits et les grands besoins. Pour en savoir davantage sur la Forester, composez le 1 800 876-4AWD ou visitez-nous au www.subaru.ca.
Le b-a ba de la sécurité : les coussins gonflables, les ceintures de sécurité, les enfants à l'arrière. La Forester S Limited montrée ici en platine métallisé.
SUBARU
L'at*Traction* intégrale

AUDI A4 2002
Juste ce qu'il fallait

Par Philippe Laguë

On ne change pas une formule gagnante. Pour un constructeur d'automobiles, renouveler un modèle qui fait l'unanimité représente une opération délicate; en somme, il faut l'améliorer. Voilà le défi que doit relever Audi, qui vient tout juste de procéder à la première refonte de la populaire A4.

Introduite en 1995, cette berline a redoré le blason de la firme d'Ingolstadt. Non seulement a-t-elle accumulé les honneurs, mais elle a grandement contribué à rétablir la réputation de ce fabricant germanique en Amérique du Nord.

Il n'est pas exagéré de dire qu'Audi s'est métamorphosée depuis une dizaine d'années; elle s'est forgée une identité propre qui repose sur le rouage intégral Quattro et la haute technologie. Qui plus est, les Audi sont devenues des modèles de fiabilité! Qui l'eût cru?

A4... BINGO!

La petite A4, actrice principale de ce revirement, est issue d'une lignée à la sixième génération qui a commencé en 1971 avec la petite Fox. Elle est devenue la 4000, puis la 80 et la 90. On ne reprochait pas grand chose à sa devancière: des places arrière étriquées, des amortisseurs trop souples et la puissance un peu juste de ses deux mécaniques. Et devinez sur quoi ont porté les principales améliorations apportées à l'A4 de deuxième génération? Bingo!

Le problème le plus criant concernait l'habitabilité. Malgré sa silhouette irrésistible et sa solide réputation, la première A4 a rebuté plus d'un acheteur en raison de l'espace intérieur exigu, particulièrement à l'arrière. La tendance étant aux voitures plus grosses, Audi n'a fait qu'emboîter le pas et allonger l'empattement tout en augmentant la largeur et la longueur hors-tout. On en a profité pour améliorer l'insonorisation.

Notre premier contact avec la nouvelle A4 nous a tout de même permis de constater qu'il ne s'agissait pas de vœux pieux. Les changements promis sont palpables, évidents même. L'auteur de ces lignes s'est empressé de s'asseoir sur la banquette arrière, derrière le conducteur, un collègue qui venait de régler son siège en fonction de sa grande taille. Dans ces conditions, le dégagement pour les jambes est un peu juste, mais il aurait été inexistant dans l'ancienne A4!

Même si l'habitacle a été redessiné, les habitués de la marque ne seront pas dépaysés. Ce n'est pas un reproche, car les Audi possèdent une réputation enviable tant pour leur présentation intérieure que pour leur finition rigoureuse et la qualité des matériaux employés. L'aspect fonctionnel n'est pas en reste, avec une ergonomie sans faille et la présence de nombreux rangements, aussi vastes que bien disposés. En terminant, mentionnons que le lecteur de disques compacts fait désormais partie de l'équipement de série. Alléluia!

DEUX MOTORISATIONS, TROIS BOÎTES DE VITESSES

Même si sa remplaçante a fait l'objet d'un rafraîchissement au chapitre du design, à l'intérieur comme à l'extérieur, on reste en terrain connu. De même, la carrosserie, typiquement Audi, manque singulièrement d'éclat. A priori, on dirait une A6 diminuée; un oeil profane aura tôt fait de confondre l'une et l'autre.

Par contre, on ne peut pas reprocher à la nouvelle A4 de manquer de caractère. Les modifications apportées semblent avoir atteint leur but: réduire le débattement pour mieux supporter la conduite sportive. Pour ce faire, on a retravaillé la suspension avant (à bras multiples) et conçu une nouvelle suspension indépendante pour le train arrière.

Comme sa devancière, l'A4 propose deux motorisations: d'abord, un quatre cylindres turbocompressé de 1,8 litres dont la puissance atteint maintenant les 170 chevaux, et un nouveau V6 de 3 litres développant 220 chevaux. Mais la principale différence réside dans le couple à bas régime et dans la courbe de puissance plus linéaire. Encore une fois, l'objectif a été atteint pour les deux moteurs.

Enfin, une nouvelle boîte de vitesses à variation continue vient s'ajouter aux boîtes manuelles (à 5 rapports pour la 1.8T et à 6 rapports pour le V6) et à l'automatique bimodale Tiptronic à 5 rapports. Baptisée Multitronic, cette nouvelle boîte de vitesses vise à offrir le meilleur des deux mondes. De ce premier contact, nous avons retenu sa fluidité. AP

L'ESSENTIEL...

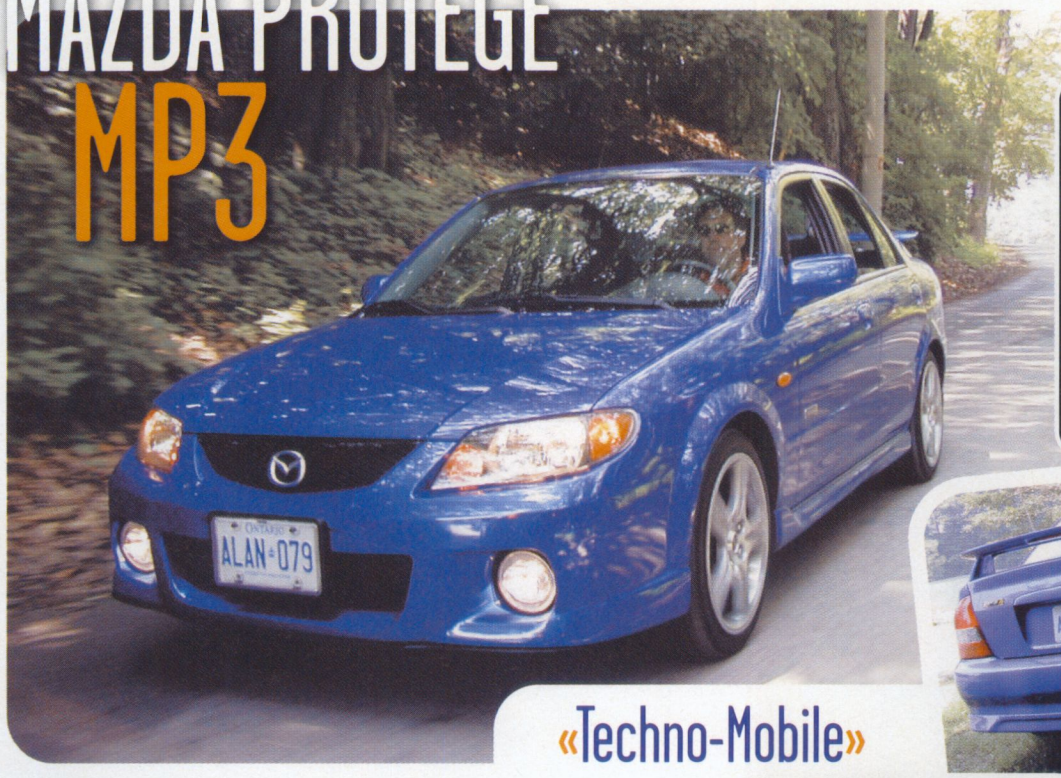
Moteur: 4 cylindres de 1,8 L turbocompressé (170 ch) et V6 de 3,0 L (220 ch)

Roues avant motrices ou rouage intégral

Prix de base:
Un peu plus de 34 000 $

7 concessionnaires au Québec

MAZDA PROTEGÉ MP3



L'ESSENTIEL...

Moteur:
4 cylindres de 2 L à DACT (140 ch à 6000 trs/min et 142 lb-pi à 4500 trs/min)

Roues motrices avant

Prix de base: 23 795 $

50 concessionnaires au Québec

Photos: Alain Mckenna

«Techno-Mobile»

Par Alain Mckenna

Comme si la Mazda Protegé ne se vendait pas assez vite (26 700 véhicules vendus entre janvier et mai 2001) et comme si la Protegé5 était un échec de marketing (7 000 ventes sont prévues d'ici la fin de l'année), Mazda introduit ces jours-ci un nouveau modèle, vaillamment nommé MP3.

Au menu: des jantes en alliage de 17 pouces, un aileron arrière unique, un échappement chromé, des pédales en alliage et des sièges de cuir. Parmi les autres caractéristiques d'intérêt, notons un moteur de 2 litres faisant 140 chevaux (142 lbs-pi de couple), une suspension Tokico raffermie et une chaîne audio Kenwood de 280 watts, avec un caisson de graves de 10 pouces dans le coffre, permettant de lire des disques compacts réinscriptibles chargés de MP3, un fichier audio particulièrement populaire auprès des jeunes visés par la Protegé MP3, les jeunes professionnels branchés de la vingtaine et de la jeune trentaine.

Évidemment, côté son, la petite berline ne laisse pas sa place. Les propriétaires de Honda Civic modifiées n'ont qu'à bien se tenir, car la quincaillerie installée par Kenwood

tient bien la route. Pour ce qui est du véhicule, il ne manque pas d'adhérence, et les sensations sont appréciables pour un véhicule de moins de 25 000 $. Seule question: pourquoi Mazda n'a-t-elle pas simplement créé un groupe d'équipements facultatifs additionnels à la déjà consacrée Protegé?

En effet, ce modèle est livrable tel quel. Chez Mazda, on se borne à dire qu'il s'agit de la version de série du prototype présenté par Mazda of America l'an dernier.

Ce véhicule est offert en une seule couleur (bleu électrique étrangement semblable à celui de la Subaru Impreza WRX); le PSDF est de 23 795 $, et 250 unités seront livrées aux concessionnaires canadiens. Seul hic, le système de freinage ABS a été mis de côté en raison «du poids excessif» de la voiture! **AP**

JAF Prêt à Porter pour Hommes

Tenue haut de gamme au meilleur prix en ville

Complets
(250$ à 650$)

Smoking
(Vente et location)

Tenue de Sport & Golf

Tailleurs experts sur place

900 Boul. Décarie
Ville Saint-Laurent
(514) 744-0985

1140 Union
(coin René-Lévesque)
(514) 877-9888

DE GRANDS VENTS.
UN GRAND VIN.

PROFITEZ-EN AVEC DISCERNEMENT.

Tellement différente, ça déconcentre.

La Camry 2002 au nouveau design des plus audacieux attire les regards. Quand vous aurez admiré son profil superbe de l'extérieur, glissez-vous à l'intérieur pour mieux apprécier son habitacle spacieux au confort sans pareil. Et ses rétroviseurs extérieurs chauffants. Et son système antivol par blocage de moteur. Et sa chaîne audio JBL haut de gamme avec lecteur de CD*. Avec tant d'aspects impressionnants, pas étonnant que la Camry prenne les gens par surprise.

TOYOTA

1 888 TOYOTA-8 ♣ www.toyota.ca

* De série sur les modèles SE et XLE

CHEVROLET AVALANCHE

Le «Transformer»

Par Éric Descarries

Même si on a tendance à fustiger les dessinateurs de General Motors pour certains projets audacieux pas toujours appréciés à leur juste valeur, il faut reconnaître qu'ils ont eu le nez fin en concevant la nouvelle Chevrolet Avalanche. Se voulant une sorte de camionnette polyvalente, l'Avalanche risque fort de donner la monnaie de leur pièce aux consommateurs dans cette catégorie. Basée sur un châssis traditionnel de Chevrolet Suburban, l'Avalanche se caractérise par une carrosserie aux lignes modernes, agressives et, surtout, une caisse arrière modulable qui peut prendre diverses configurations selon les besoins de l'utilisateur. L'Avalanche se présente avec une caisse de 63 pouces (1602 mm) recouverte de trois panneaux amovibles rigides et verrouillables. Le panneau rabattable, également verrouillable, rend l'espace cargo aussi sûr qu'un coffre d'automobile.

ABRACADABRA!

Mais si l'on veut transformer l'Avalanche en grande camionnette, il suffit de grimper dans le compartiment arrière de l'habitacle à quatre portes, de rabattre le dossier des sièges, de retirer la lunette arrière, de l'agrafer à l'intérieur de la partition et de rabattre celle-ci. On obtient alors un plancher (éclairé) de quelque 97,6 pouces (2478 mm) avec points d'ancrage. On peut y charger plus de 600 kilos comme toute bonne camionnette traditionnelle sans salir ni endommager l'intérieur. En vérité, peu de gens utilisent leur camionnette à sa pleine capacité; pourquoi ne pas en faire un véhicule polyvalent? De plus, pour faciliter la vie des gens qui aiment voyager, l'Avalanche possède également deux compartiments verrouillables entre les surfaces extérieure et intérieure de la caisse pour y transporter toutes sortes d'objets, que ce soit des rafraîchissements tenus au froid (il y a des points d'évacuation au fond), des outils ou encore des poissons ou d'autres petits gibiers. Pour en faciliter l'accès, Chevrolet a même pensé à installer des marches sur le pare-chocs arrière. Le plancher de la caisse comporte de plus des «pistes» pour y faire monter un quad (VTT) sans qu'il ne patine.

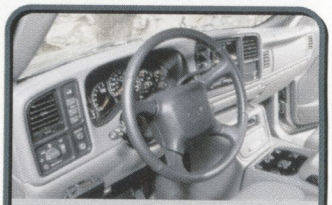
UN AIR CONNU

L'intérieur d'une Avalanche ne surprendra personne, étant donné qu'elle s'inspire de la Suburban avec tout le confort que cela comporte, y compris le système de communication On Star, offert en équipement facultatif. Outre l'instrumentation à cadrans blancs, ce qui distingue les deux véhicules, c'est la partie arrière de l'habitacle, transformable au besoin! Question mécanique, c'est encore du Suburban pure laine avec un moteur V8 Vortec 5300 de 285 chevaux combiné à une boîte de vitesses automatique à quatre rapports à propulsion. GM offre également la motricité aux quatre roues. Plus tard au cours de la saison, Chevrolet offrira une version plus robuste de l'Avalanche en série 2500 avec un moteur Vortec 8100 et une plus grande capacité de traction.

DOUX ET SILENCIEUX

Pour la plupart des gens, une camionnette du genre devrait avoir une suspension rigide et peu confortable. Première surprise: la suspension est très douce, comme dans la Suburban. Conduire une Avalanche, c'est un peu comme conduire une grande automobile. Comme la Suburban, elle est très grosse pour la ville, mais elle est à l'aise sur les autoroutes et, surtout, très puissante dans les côtes les plus abruptes. Si on laisse la commande en Autotrac avec la 4x4, la camionnette trouvera d'elle-même la meilleure configuration pour sa motricité. Si vous choisissez la propulsion arrière seulement, alors vous pourrez profiter de l'antipatinage avec l'ensemble Z66.

Sa charge utile est de 1363 livres, pour la version à propulsion, et de 1322 livres, pour la 4x4. Quant à sa capacité de remorquage, elle se situe entre 8100 (4x4) et 8300 livres (4x2). AP



L'ESSENTIEL...

Moteurs: Vortec 5300 V8 de 5,3 L (285 ch à 5200 trs/min et 325 lb-pi à 4000 trs/min) ou Vortec 8100 V8 de 8,1 L (340 ch à 4200 trs/min et 455 lb-pi à 3200 trs/min)

Deux ou quatre roues motrices

Prix de base: 38 960 $ (2RM) ou 42 205 $ (4RM)

91 concessionnaires au Québec

NISSAN

TOUJOURS PLUS LOIN.

LE XTERRA 2002 DE NISSAN

Moteur V6 suralimenté de 210 chevaux*
Phares de style rallye
Galerie de toit tubulaire avec porte-bagages
Boussole et indicateur de température** intégrés à la lampe de lecture
Roues en alliage de 17"
Lecteur CD et 6 haut-parleurs

PARFAIT POUR AMENER LE VÉLO DE MONTAGNE À LA MONTAGNE.

www.nissancanada.com

*De série sur le modèle SE-SC. **De série sur les modèles SE et SE-SC. TOUJOURS PLUS LOIN et le logo Nissan sont des marques de commerce de Nissan.

ART AUTOMOBILE

Les artistes prennent le volant!

Par Monique Crépault

François Pellerin a ouvert la boutique Traffic à la suite d'une visite au Salon International de l'Auto de Montréal. Il travaillait déjà dans le monde de l'automobile et a découvert au stand de l'AJAC (l'Association des journalistes automobiles du Canada) les peintures du concours de l'époque (c'était un an avant l'ouverture de sa boutique). Ça a été le coup de cœur: il a découvert qu'il y avait beaucoup de peintres québécois spécialisés, mais, quelques recherches ont permis de conclure qu'aucun lieu de distribution ou de diffusion n'existait. C'est pourquoi le coup de cœur a été suivi d'un coup d'un tête: l'ouverture de la boutique Traffic, en juin 2000.

Une boutique unique en son genre à Montréal: il y vend des peintures, des sculptures, des photographies, des aquarelles, des lithographies et bien d'autres objets d'art (dont des modèles miniatures) qui tous célèbrent à leur façon une facette du monde de la course automobile.

Mais comme le monde de l'automobile fréquente peu, sinon pas du tout, celui de l'art (et vice versa) et comme le marché québécois n'est pas encore très ouvert à ce type d'art très particulier (par ailleurs très florissant aux États-Unis et en Europe), la boutique Traffic sera l'hôtesse cet automne d'une exposition très spéciale réunissant, entre autres, les œuvres lauréates du dernier concours de l'AJAC.

Sur les 56 artistes participants au dernier concours de l'AJAC, huit seulement étaient Québécois. Ce qui n'a pas empêché trois d'entre eux de se mériter trois des quatre premiers prix! Il s'agit de Michel Sylvain, qui est en fait une signature réunissant les talents de deux artistes, l'un sculpteur l'autre peintre; Ludovic St-Pierre, un jeune peintre de 14 ans amateur de classiques Ford; et Alain Lemire, un spécialiste de l'art infographique. Alors, qui sont les véritables passionnés d'automobiles au pays, selon vous?

Le vernissage de l'exposition aura lieu la fin de semaine des 8 et 9 septembre prochain et celle-ci durera un mois. On y verra surtout les œuvres des peintres québécois, pour une raison fort simple: l'annulation l'an passé de la présentation du concours de l'AJAC à Montréal; les œuvres des peintres québécois n'ont été vues qu'à Toronto.

AP

LES ARTISTES

1 Ludovic Saint-Pierre

2 Alain Lemire

3 Alain Lemire

4 Michel Sylvain

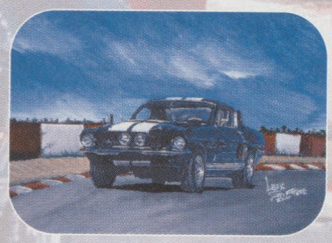
5 Alain Lemire

6 Alain Lemire

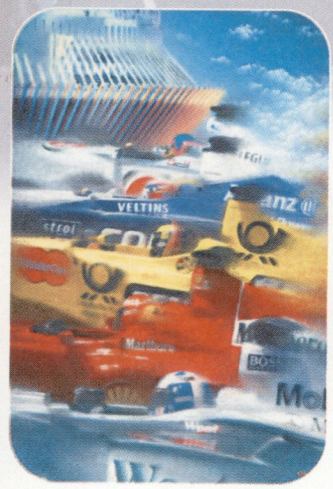
7 Michel Sylvain

Boutique Traffic
237, rue Notre-Dame O.
Montréal, Québec

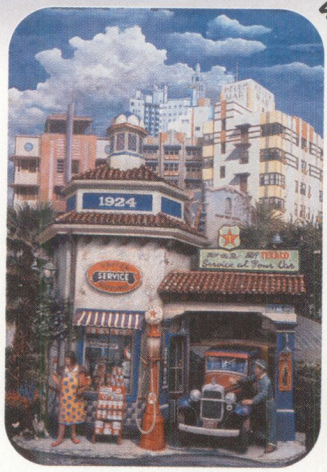
Tél.: (514) 288-8300


1

2



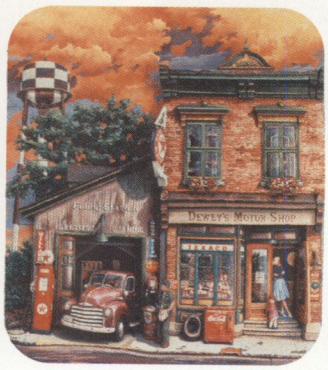
3



4

5

6



7

NOUS SOMMES BLOQUÉS EN 1RE

1996	1997	1998	1999	2000

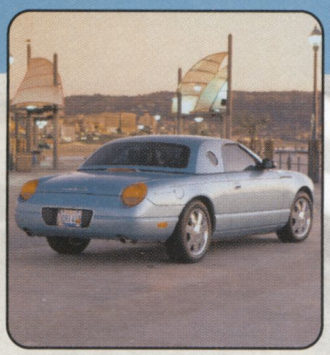
La Tiburon de Hyundai. Gagnante du championnat des constructeurs de la série ProRally.

Les Tiburon de Hyundai sont bloquées en 1re... position! En effet, les pilotes Paul Choinière et Noel Lawler ont remporté pas moins de cinq championnats consécutifs des constructeurs de la série ProRally ainsi que cinq championnats nationaux des conducteurs de la SCCA. Avec une voiture aussi exceptionnelle et des pilotes de talent, pas surprenant qu'ils soient toujours bloqués en 1re !

HYUNDAI

UN ESSAI VOUS CONVAINCRA

www.hyundaicanada.com



FORD THUNDERBIRD

Quand l'Amérique retrouve sa splendeur

Par Philippe Laguë

Lorsqu'une automobile se retrouve simultanément en page couverture de presque tous les magazines spécialisés du continent, on peut à coup sûr parler d'un événement. Et encore, ce privilège est habituellement réservé à des marques de prestige comme Porsche ou Ferrari, lorsqu'elles lancent un nouveau modèle. Ford vient pourtant de réaliser cet exploit avec sa nouvelle Thunderbird.

Il est vrai qu'on parle ici d'une véritable icône de l'industrie automobile américaine, au même titre qu'une autre Ford, la Mustang, et la Chevrolet Corvette. Comme ces dernières, la T-Bird a connu une carrière en montagnes russes, ponctuée de descentes vertigineuses.

Tel un véritable phénix, l'«oiseau du tonnerre» renaît de ses cendres après une éclipse qui aura duré cinq ans. Avec ses deux places, ses roues motrices arrière et un V8 sous le capot, la Thunderbird 2002 s'inspire de la première du nom, introduite sous l'année-modèle 1955. La calandre chromée et la prise d'air sur le capot sont autant de clins d'œil à l'ancêtre, sans oublier les glaces latérales arrière en forme de hublot, qui s'ajoutèrent lors de la seconde année d'existence de la T-Bird, tout comme la célèbre roue de secours extérieure. Cette dernière n'a cependant pas été retenue, 47 ans plus tard.

AUTO DE CROISIÈRE

C'est un autre classique, la Jaguar XK120, qui, à l'époque, servit d'inspiration à GM et à Ford dans la conception de leurs roadsters respectifs. Depuis, beaucoup d'eau a coulé sous les ponts: la prestigieuse marque britannique fait maintenant partie de l'empire Ford et la Thunderbird ressuscitée repose sur la même plate-forme que la Jaguar S-Type! En fait, elles sont trois à se la partager, puisque la Lincoln LS reprend également cette plate-forme. C'est tout de même plus noble que la première T-Bird, qui utilisait le châssis d'une banale Fairlane...

Les emprunts à la Lincoln LS ne s'arrêtent pas là, puisque cette berline de luxe fournit également ses organes mécaniques ainsi que des composants de l'habitacle. L'empattement a toutefois été raccourci de 15 centimètres, ce qui n'empêche pas la Thunderbird 2002 d'être plus longue que celle de 1955, de près de 30 centimètres.

Comme son aïeule, sa descendante se défend bien de jouer les sportives. N'y voyez pas une future rivale de la Corvette ou de la Viper; la Thunderbird serait plutôt le pendant américain de la BMW série 3 cabriolet ou des Mercedes SLK et CLK. Une auto de croisière et non une auto de course. À ce titre, elle incarne le parfait compromis entre une véritable sportive et une boulevardière.

Sans être électrisant, le V8 assure des performances de haut niveau. À bas régime, il répond bien, mais il s'essouffle à moyen régime, pour ensuite retrouver sa fougue à haut régime. Il serait possible de pallier à cette lacune en utilisant le mode de sélection SportShift de la Lincoln LS, mais la boîte automatique à cinq rapports de la T-Bird n'en est pas munie. Entre vous et moi, ce n'est pas une grosse perte, car ce genre de boîte de vitesses ne sera jamais rien de plus qu'un édulcorant de boîte manuelle.

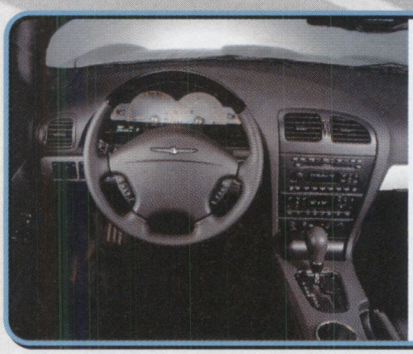
Ce roadster n'a aucune prétention sportive, on l'a dit. On sent le roulis dans les courbes et le flottement de la suspension à haute vitesse. Cela n'empêche pas la Thunderbird d'afficher une tenue de route des plus rassurantes; elle sous-vire, certes, mais seulement si on conduit plus agressivement et encore, ses réactions sont prévisibles. La direction accomplit un boulot exemplaire: elle est aussi fluide que précise et communique très bien. Cet équilibre dans le comportement routier est aussi redevable à la qualité de la monte pneumatique, dont la compatibilité avec cette voiture est remarquable.

CLASSIQUE EN DEVENIR

Cette superbe voiture, aussi agréable à regarder qu'à conduire, aurait cependant mérité un habitacle à sa hauteur. Pour des raisons d'économie, ce n'est malheureusement pas le cas. On claironne, chez Ford, que 60 % des pièces de la Thunderbird sont déjà utilisées sur d'autres véhicules de ce constructeur. Si le résultat est heureux sur le plan de la mécanique, il l'est moins en ce qui concerne la finition.

Au premier coup d'œil, on est charmé par l'originalité de la présentation intérieure, mais on déchante vite lorsqu'on examine le tout de près. L'utilisation de plastique bon marché s'explique mal dans une automobile de prestige, et les nombreux emprunts à la gamme Ford pourraient être plus discrets. La console centrale est un bon exemple: elle a beau venir de la Lincoln LS, son allure terne jure avec le reste de l'habitacle. Dommage, car celui-ci est joliment décoré, avec ses sièges bicolores (en équipement facultatif), son tableau de bord rétro et ses appliques d'aluminium brossé, qui évoquent la T-Bird originale. La présence de coussins gonflables frontaux et latéraux nous ramène cependant au 21e siècle.

Bref, on ne roule pas en T-Bird; on parade. Ce cabriolet possède la grâce et l'élégance d'un classique. Du classique qu'elle fut, du classique qu'elle est appelée à redevenir. Bref, le genre de voiture qui redonne à l'industrie automobile américaine ses lettres de noblesse. AP



L'ESSENTIEL...

Moteur: V8 à DACT de 3,9 L (252 ch à 6100 trs/min et 267 lb-pi à 4300 trs/min)

Roues arrières motrices

Prix: 51 550 $ ou 56 550 $ (avec toit rigide amovible)

111 concessionnaires au Québec

Photos: Patrick Jérôme

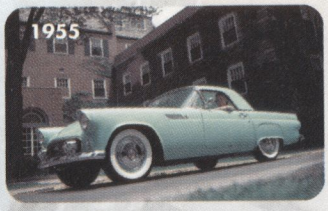
Grandeur et décadence de la Thunderbird

À l'origine, la Thunderbird se voulait la réponse de Ford à la Corvette de Chevrolet, apparue deux ans plus tôt, en 1953. Mais cela n'en faisait pas une rivale de la sportive de GM pour autant — pas dans l'esprit, du moins. Alors que le roadster de Chevrolet mettait l'accent sur la performance et le comportement routier, celui de Ford proposait un luxe et un confort supérieurs, avec des accessoires comme la direction assistée, les sièges et les vitres électriques, ainsi que la boîte automatique, qui équipait la quasi-totalité des 16 155 T-Bird produites la première année. Ce faisant, Ford créait un nouveau créneau, celui des voitures personnelles *(luxury personal cars)*.

Si les années 1950 et 1960 furent glorieuses, les Thunderbird qui furent produites entre 1970 et 1982 ne demandent qu'à être oubliées. Étrangement, son prestige s'effritait au même rythme que ses ventes augmentaient... Il fallut attendre la 9e génération, en 1983, pour que l'oiseau se remette à voler. Il lui manquait encore la foudre, mais elle revint progressivement, d'abord avec la Turbo Coupe (1983 à 1988), puis la Super Coupe (1989 à 1995). Dix générations plus tard, la Thunderbird tirait sa révérence, à la fin de 1996.

LES MEILLEURES...

1955 • Mise en vente le 22 octobre 1954, la première Thunderbird, millésimée 1955, allait rapidement devenir un classique, au sens véritable de ce terme trop souvent galvaudé. Les Beach Boys en firent la vedette d'une de leurs chansons *(Fun, fun, fun)*, le réalisateur George Lucas, d'un de ses films *(American Graffiti)* et les collectionneurs de belles américaines, une de leurs préférées.



1958 • En 1958, le roadster devient une quatre places qui met encore plus l'accent sur le luxe et le confort, dans la lignée des *luxury personal cars*, ou voitures personnelles. Le style change tout aussi radicalement, et les lignes équarries de la Thunderbird de deuxième génération lui valent le surnom de *Squarebird*.

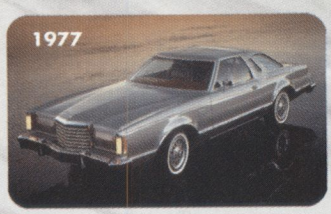
1961 • De la Squarebird, on passe au *projectile look*, avec une silhouette plus élancée, inspirée d'un missile. La version Sports Roadster propose des appuie-tête intégrés à la carrosserie. Il s'agit en fait d'un panneau en fibre de verre qui recouvre les places arrière et la transforme en biplace. La nostalgie, déjà...

... ET LES PIRES!

1972 • Le déclin s'amorce avec la sixième génération, qui voit le jour un an avant la crise du pétrole de 1973. Cet éléphantesque coupé est de surcroît affublé de l'étiquette peu flatteuse de «Lincoln du pauvre»...

1977 • Conséquence du choc pétrolier, Detroit vit à l'heure du *downsizing*, et la Thunderbird rapetisse à son tour. Elle se positionne désormais en rivale des Chevrolet Monte Carlo et Pontiac Grand Prix. Cette démocratisation se traduit par des ventes record, mais la T-Bird n'est plus l'ombre de ce qu'elle a été.

1981 • Une photo vaut mille mots... Ajoutons que ce laideron reprenait la plate-forme de la Ford Fairmont. Que dire de plus ?



NISSAN ALTIMA

Une 3è génération transfigurée

Par Benoît Charette

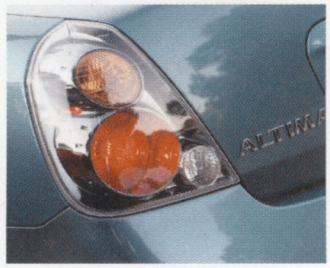
Depuis son introduction sur le marché en 1993, l'Altima est demeurée discrète en suivant le courant des tendances. Pour 2002, Nissan a fait banco et brise le moule des berlines compactes en redéfinissant les normes. Cette troisième génération d'Altima ne représente pas seulement une nouveauté, mais bien plutôt un virage à 180 degrés et une nouvelle norme à suivre pour la concurrence. Nissan apporte un niveau de design, de performance et d'espace qui laisse les concurrents loin derrière.

PRENDRE LE TAUREAU PAR LES CORNES

Finies les mécaniques un peu léthargiques. Le vieux 4 cylindres de 2,4 litres a fait place à deux successeurs de taille. Les versions S et SL seront dorénavant alimentées par un 4 cylindres de 2,5 litres développant 180 chevaux, 30 de mieux que l'ancienne mécanique. La vraie surprise, on la trouve dans la version SE. Nissan a transplanté la mécanique du Pathfinder, un V6 de 240 chevaux jumelé à une boîte manuelle à cinq vitesses (une quatre vitesses automatique en équipement facultatif), pour produire une berline qui souffle littéralement la concurrence. En plus de la mécanique, Nissan a complètement repensé la ligne. Inspirée, avec des dimensions beaucoup plus généreuses, jamais l'Altima n'a possédé autant de charme. Avec plus d'espace que la Camry ou l'Accord, il faut maintenant considérer l'Altima comme une intermédiaire. Même le design intérieur a été repensé. On ne parle plus de finition intérieure, mais bien d'ambiance, un peu comme chez Audi. La couleur des tissus ou du cuir (en équipement facultatif) est harmonisée aux couleurs du tableau de bord et de la finition intérieure. Les clients auront le choix entre un environnement *charcoal*, blond ou givre. Le lecteur DC à six haut-parleurs vient en équipement de série. Pour les audiophiles, un système Bose avec huit haut-parleurs est aussi offert contre supplément.

SUR LA ROUTE

La tentation était forte de mettre à l'épreuve le nouveau V6 sous le capot de l'Altima. Dans un premier temps, nous avons longé le littoral de l'océan Pacifique sur les petites routes tortueuses de la Californie pour ensuite mettre réellement la voiture à l'essai sur la piste de Laguna Seca. La puissance est surprenante, et nous pouvons affirmer sans nous mouiller que l'Altima SE remplace avantageusement les Maxima de base. On retrouve la même souplesse ainsi que l'environnement feutré et, avec une rigidité accrue de 65 %, cette Altima n'a rien à envier à sa grande sœur. Une fois sur la piste, les pneus de 17 pouces permettaient à la voiture de garder le contact avec le bitume, mais il est bon de préciser que la suspension est calibrée pour le confort, et nous devions prendre nos précautions avant d'amorcer un virage serré; autrement, rien à redire sur la puissance et la boîte manuelle beaucoup mieux conçue que l'ancienne. Alors, si vous hésitez à vous procurer une Maxima de base parce que son équipement de base est un peu dégarni, vous pourrez obtenir une Altima SE toute équipée dans une palette de prix comparables. En après-midi, c'est le 4 cylindres qui a été mis à l'essai au retour de la piste de Laguna Seca. Le petit ronronnement associé au moteur 4 cylindres est bien étouffé et reste en sourdine. La puissance est plus que suffisante et saura répondre aux attentes que les consommateurs ont d'une berline de ce type: le côté pratique, de l'espace pour quatre adultes, la qualité de finition et un confort appréciable; reste maintenant à savoir si le prix sera à la hauteur. Il devrait logiquement se situer très près de la concurrence, qui est très féroce dans cette catégorie.



L'Altima pose de nouveaux jalons dans la catégorie des berlines intermédiaires. Il faudra surveiller de près comment la concurrence réagira, car Toyota a déjà présenté la nouvelle Camry aux journalistes américains (la presse canadienne suivra en septembre) et Honda s'apprête à renouveler l'Accord pour 2002. AP

L'ESSENTIEL

moteurs: L4 de 2,5 litres de 180 ch et V6 de 3,5 litres de 240 ch

Roues motrices avant

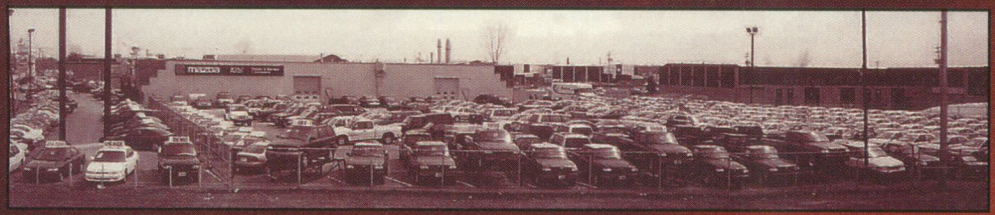
Prix de base: n/d (septembre)

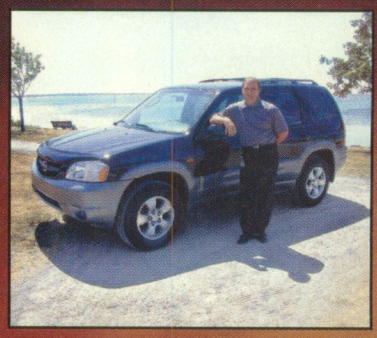
47 concessionnaires au Québec

ALBI mazda

LE GÉANT POUR LE CHOIX

«Albi Mazda est le meilleur vendeur de produits Mazda en Amérique du Nord. Voilà pourquoi je peux vous offrir le plus grand choix.»
Denis Leclerc président d'Albi Mazda

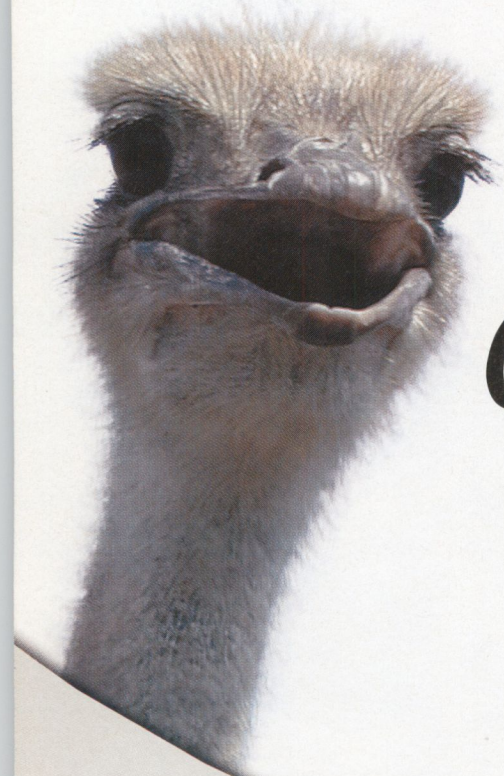




514.722.5555 autoroute 25, sortie 28, Mascouche 450.474.7000

Comparatif de minifourgonnettes...

Photos de Luc Gagné, Alain Mckenna et Amyot Bachand



C'est comme l'œuf de...

Par Amyot Bachand

Une vingtaine d'années. Voilà le temps qu'il aura fallu pour que la minifourgonnette devienne LE véhicule polyvalent par excellence, reléguant presque aux oubliettes la familiale traditionnelle.

Pour des milliers de familles, la minifourgonnette est devenue la solution à tous les maux, servant à conduire les jeunes joueurs de soccer au terrain de jeu le mercredi soir, à transporter les matériaux de construction pour le projet de la fin de semaine, à déménager quelques meubles pour le beau-frère ou la belle-mère ou, simplement, pour entreprendre un long périple en tout confort — en prenant soin d'assigner vos deux ados à leur siège respectif... La solution à tous les maux. C'est comme l'œuf de Christophe Colomb. Sauf que Colomb n'avait que des poules, et une minifourgonnette, c'est quand même plutôt gros. Gros comme un œuf d'autruche, alors? Et pourquoi pas...

Pour nous permettre de mieux évaluer ces véhicules, nous avons constitué une équipe de cinq conducteurs à laquelle se sont joints

trois jeunes, dont deux adolescentes. Voici le rapport de leurs évaluations.

Les fourgonnettes évaluées

Pour notre essai, nous avons retenu les cinq fourgonnettes les plus vendues au Québec: la Dodge Caravan, la Ford Windstar, la Honda Odyssey, la Mazda MPV et la Pontiac Montana. Quelques lignes ont également été consacrées aux autres concurrentes (voir la page 30). Nous avons porté notre attention sur la fonctionnalité de ces véhicules, leur confort, leur tenue de route, sans oublier toutefois leurs performances. Notre objectif consistait à comparer nos cinq véhicules, tout en restant conscients qu'ils n'étaient pas tous identiques (nous avions une Caravan SE de base, une Windstar Sport, une MPV ES, une Odyssey EX et une MontanaVision haut de gamme).

Notre récolte d'information nous a néanmoins permis de faire certains constats. Les différences notoires se situent sur les plans de l'habitabilité, des accessoires et de l'aménagement. Des constatations qui, nous l'espérons, seront utiles dans vos démarches d'achat.

Accessoires et instrumentation

Appréciation:

1: Pontiac Montana;
2: Mazda MPV;
3: Honda Odyssey;
4: Dodge Caravan;
5: Ford Windstar.

Toutes les fourgonnettes offrent une abondance de porte-gobelets et de petits rangements. Les tableaux de bord se ressemblent, mais nos essayeurs ont préféré les gros boutons de la MontanaVision, très accessibles et plus faciles à utiliser. Le miroir convexe intérieur de la Windstar a été apprécié aussi. Il permet de jeter un coup d'œil aux enfants derrière… pardon, aux jeunes. Dans l'Odyssey, chaque siège pouvait compter sur un éclairage individuel.

Dans l'ensemble, donc, une satisfaction générale, à quelques détails près, du moins: par exemple, l'angle d'inclinaison du tableau de bord de la Windstar en a agacé plus d'un, tout comme l'emplacement et la manipulation du levier de changements de vitesses de l'Odyssey, logé derrière le volant. Quelques essayeurs ont trouvé les commandes de la Caravan un peu hors de portée, et les porte-gobelets de la MPV à l'arrière, difficiles à atteindre. Tous les modèles mis à l'essai disposaient d'une bonne chaîne audio. Nos jeunes essayeurs ont toutefois déploré l'absence d'un lecteur de CD de série dans la Windstar. Évidemment, le système vidéo de la MontanaVision, avec casque sans fil, favorise des déplacements plus silencieux. On peut obtenir un système vidéo semblable chez Chrysler, Ford et Nissan, et à partir de 2002 chez Honda également. À cet égard, les américaines offrent plus d'accessoires audio en équipement facultatif que les japonaises.

Similitudes et esthétique

Appréciation:

1: Mazda MPV;
2: Honda Odyssey;
3: Pontiac Montana;
4: Dodge Caravan;
5: Ford Windstar.

Des moteurs V6 couplés à des boîtes de vitesses automatiques à quatre rapports entraînent les roues avant de chacune de ces minifourgonnettes. De forme et de taille relativement équivalentes, plus élégantes que les grandes fourgonnettes (Econoline, Savanna et RamVan), elles ont malgré tout chacune un petit air particulier. La Mazda MPV a plu davantage, par ses formes élancées et sa carrosserie plus étroite (moins massive). Les quatre autres ont également plu, mais pour des raisons différentes: style classique (Odyssey), allure sportive (Windstar), esthétique élégante (Montana) et évolution constante et fidèle (Caravan). Les formes et les coloris intérieurs n'ont excité personne, les constructeurs privilégiant le gris ou le taupe ainsi que des aménagements fonctionnels. La qualité de la finition (intérieure et extérieure) a satisfait nos essayeurs, qui ont même qualifié de légèrement supérieure celle des deux japonaises.

Confort et accessibilité

Appréciation:

1: Pontiac Montana;
2: Honda Odyssey;
3: Mazda MPV;
4: Ford Windstar;
5: Dodge Caravan.

Sièges avant: tous les modèles offrent un bon dégagement. Dans l'ensemble, les sièges procurent un confort raisonnable et un soutien moyen. On a jugé l'assise trop courte dans l'Odyssée et trop basse dans la Windstar.

Rangée centrale: accès jugé facile dans tous les modèles sauf dans la MPV, en raison de l'ouverture plus étroite que découvre ses portes coulissantes. Tous les modèles offrent des sièges jugés conforta-

Comparatif de minifourgonnettes...

bles, sauf la Caravan qui a reçu une note très négative des enfants pour sa banquette médiane (fait à noter: la Caravan mise à l'essai était un modèle de base). Par contre, les jeunes ont beaucoup apprécié la possibilité d'abaisser les glaces des portes coulissantes de la MPV, la seule à offrir un tel mécanisme.

Rangée arrière: la plupart offrent un confort convenable pour des enfants. Nos essayeurs on qualifié de moyen à bon le confort de la troisième banquette de nos véhicules d'essais. En outre, l'accès à ces banquettes a été qualifié «d'assez facile», sauf dans le cas de la Windstar. Mazda, par ailleurs, a concocté un ingénieux mécanisme qui permet de déplacer latéralement le siège de droite de la rangée médiane, ce qui facilite l'embarquement.

Aménagement et rangement

1: Honda Odyssey;
2: Pontiac Montana;
3: Ford Windstar;
4: Dodge Caravan;
5: Mazda MPV.

Pour évaluer l'aménagement de nos véhicules, nous avons retenu quatre scénarios: l'épicerie, le taxi familial, les voyages en famille avec bagages et, enfin, le déménagement.

Attention toutefois, car les sièges baquets des rangées médianes sont lourds: ceux des japonaises pèsent 23 kg et ceux des américaines, 29 kg. Les banquettes biplaces (Caravan) sont plus lourdes. Pour ce qui est des banquettes arrière des Windstar,

CARAVAN

WINDSTAR

ODYSSEY

MPV

MONTANA

Montana et Caravan, mieux vaut s'y prendre à deux car elles sont très lourdes. Dans le cas de la Caravan, un mécanisme à roulette facilite un peu le processus. Pour les deux japonaises, l'opération s'effectue aisément par une personne seule. Leur banquette arrière se recroqueville sur elle-même et, en un tournemain, elle disparaît dans un espace prévu à cet effet dans le plancher. Une solution originale qui élimine l'aria de la dépose d'une baquette lourde et encombrante...

a) L'épicerie: les deux japonaises gagnent ici grâce à leur plancher surbaissé. Pour leur part, les Windstar et Caravan ont respectivement six et sept crochets derrière la banquette arrière, pour accrocher des sacs d'épicerie à poignée. Dans le cas de la Montana, il faut utiliser le filet de retenue.

b) Taxi: toutes nos minifourgonnettes permettent de transporter une équipe de six joueurs de soccer avec tout leur attirail. La Montana à empattement long, elle, offre huit places. Dans les deux japonaises, on pourra même charger une glacière et des cônes, dans l'espace profond où la troisième banquette se range. Seule l'Odyssey, enfin, offre un appui-tête à chacun de ses passagers.

c) Les voyages: Les expériences vécues de nos essayeurs nous amènent même à recommander l'achat de modèles dotés de sièges séparés pour la rangée médiane, de sièges arrière rabattables 50/50 ou séparés. On peut aussi s'accommoder d'une banquette arrière monopièce, en enlevant l'un des sièges baquets de la rangée médiane, pour augmenter la capacité de charge de

CARAVAN

WINDSTAR

ODYSSEY

MPV

MONTANA

Dodge Caravan

Ford Windstar

Honda Odyssey

Mazda MPV

bagages et d'équipement de camping.

d) Déménagement: nous avons préparé un tableau permettant d'illustrer les dimensions et les volumes de charge de ces minifourgonnettes. Les constructeurs profitent des formes irrégulières propres à chacune pour calculer leur volume de charge. Ces chiffres ne reflètent donc pas nécessairement la réalité: de grosses boîtes ou des planches de contre-plaqué ne profitent pas toujours des petits creux. Grosso modo, après avoir fait disparaître sièges et banquettes, vous pourrez glisser des feuilles de contre-plaqué (4 pi sur 8) dans chaque véhicule, sauf la MPV dans laquelle elles devraient être glissées en angle (la largeur entre les passages de roue est limitée à 110,5 cm). L'Odyssey et la Montana vous permettront même de fermer le hayon. Sur le plan du dégagement (hauteur libre), c'est la Windstar qui en offre le plus, avec 114 cm.

Sur la route

1: Honda Odyssey;
2: Pontiac Montana;
3: Ford Windstar;
4: Dodge Caravan;
5: Mazda MPV.

Les fourgonnettes n'ont pas de prétention sportive, c'est vrai. Nous avons quand même mesuré les performances pour évaluer leur capacité à s'engager sur des voies rapides et des routes où la circulation est dense et soutenue (l'accélération 0-100 km/h), à la capacité de dépassement (reprises 80-120

Pontiac Montana

Sécurité

La Windstar remporte la palme en matière de sécurité pour les occupants. Attention à la fermeture des portes coulissantes à fermeture assistée: certes, elles s'ouvriront si elles détectent un «obstacle», qu'il s'agisse d'un objet ou d'un doigt, mais plus cet obstacle est petit et proche du pilier B, plus il risque d'y avoir des dommages... ou des «bobos».

1: Ford Windstar;
2: Honda Odyssey;
3: ex-aequo Dodge Caravan, Pontiac Montana et Mazda MPV

Caractéristiques de sécurité

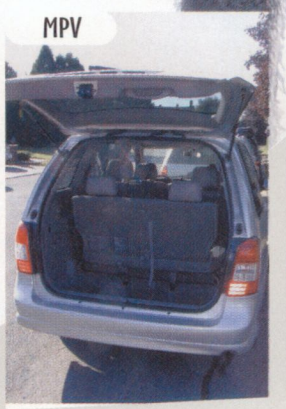
Modèles 2001	Dodge Caravan	Ford Windstar Sport	Honda Odyssey	Mazda MPV ES	Pontiac MontanaVision
Sacs gonflables avant/latéraux	De série/non offert	De série/facultatif	De série/non offert	De série/de série	De série/de série
Tests de collision					
frontale*	Bonne	Excellente	Excellente	Bonne	Moyenne
atérale*	Non disponible	Excellente	Excellente	Très bonne	Bonne
Fiabilité **	Nouveau modèle	Faible	Bonne	Nouveau modèle	Moyenne
Nombre de rappels (modèles 2001)***	2	2	0	0	1

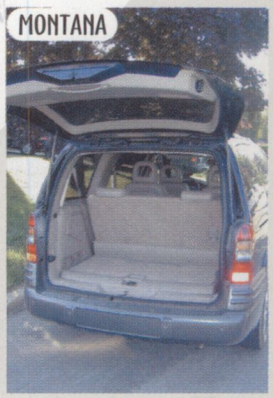
*Sources: National Highway Transportation and Safety Agency Standard et Insurance Institute for Highway Safety
**Sources: CAA et les magazines *Consumer Report* et *Protégez-vous*.
***Source: Transports Canada.

CARAVAN

WINDSTAR

ODYSSEY


MPV


MONTANA

Comparatif de minifourgonnettes...

km/h); la tenue de route, l'aisance à grimper des côtes et les distances de freinage ont également été l'objet de notre évaluation.

Au chapitre des dépassements et des accélérations, la Windstar l'emporte aisément malgré son moteur bruyant à l'accélération, tandis que la MPV ne suffit pas à la tâche avec son moteur actuel. Soulignons que Mazda offrira un nouveau V6 de 3,0 litres développant 200 chevaux avec une boîte de vitesses à cinq rapports en 2002. En outre, Dodge, pour sa part propose pour sa Caravan un autre V6, un 3,8 litres de 215 chevaux qui est plus puissant. En côte, la Montana, la plus économique en essence du groupe, excelle grâce au couple de son V6 de 3,4 litres jumelé à une excellente boîte de vitesses: on évite ainsi les fréquentes rétrogradations. La MPV se tire mieux d'affaires que les autres au freinage avec des distances de 40,23 mètres.

Après avoir complété un circuit constitué de routes secondaires, de chemins de gravier, de côtes et d'autoroutes, nos essayeurs ont jugé le roulement de l'Odyssey et de la Montana supérieur à celui de leurs trois rivales. Cela, précisons-le, par une fine marge. La Caravan tient bien la route et dispose d'une direction précise, mais sa suspension plus ferme et un peu trop sèche a été moins appréciée. Grande dame sur l'autoroute, la Windstar démontre un roulis et un débattement prononcé sur routes secondaires. Enfin, bien que la MPV se conduise comme une auto, son roulis assez prononcé et des vibrations au niveau du volant ont irrité les essayeurs.

Laquelle choisir?

1: **Honda Odyssey**;
2: **Pontiac Montana**;
3: **Mazda MPV**;
4: **Dodge Caravan**;
5: **Ford Windstar**.

Aucune de nos minifourgonnettes n'a affiché de faiblesse majeure. Les constructeurs ont su développer des véhicules qui répondent aux besoins de la clientèle. Nos essayeurs, jeunes et moins jeunes, ont préféré l'Odyssey pour l'ensemble de ses qualités et sa polyvalence, malgré la banquette arrière monopièce. La MontanaVision, minifourgonnette la plus longue du lot, a plu pour son habitabilité et son groupe propulseur, le plus avare en carburant du groupe. La MPV, jolie et étroite, se conduit comme une auto, mais requiert une meilleure climatisation et un moteur plus puissant. La Caravan, celle qui a parti le bal, a été bien renouvelée en 2001: sa taille ne l'a pas affectée, mais une banquette arrière 50/50 et des sièges baquets pour la rangée du centre seraient plus appréciés que les deux banquettes monopièces de la version de base que nous avons conduit. La Windstar, enfin, jolie dans sa version Sport, a plu avec son groupe sécurité et ses performances rassurantes; par contre, une banquette arrière moins lourde et une tenue de route plus stable sur mauvais revêtement seraient appréciées.

Après tout, on achète une minifourgonnette pour une foule de raisons et une foules d'applications. Chaque aspect de ces véhicules devient donc d'autant plus important. Suite à la page 30

Fiche technique des modèles essayés

Modèle 2001 essayé	Dodge Caravan SE	Ford Windstar Sport	Honda Odyssey EX	Mazda MPV ES	Pontiac MontanaVision***
Échelle de prix sans option ($)	26 395 à 41 430	26 630 à 41 040	31 300 à 34 300	25 505 à 34 955	27 890 à 37 890
PDSF* ($)	28 820	32 990	34 300	34 855	41 815
Lieu d'assemblage	St-Louis, Missouri	Oakville, Ontario	Alliston, Ontario	Hiroshima, Japon	Doraville, Georgie
Moteur V6	3,3 l	3,8 l	3,5 l	2,5 l	3,4 l
Puissance (ch à tr/min)	180 à 5 200	200 à 4 900	210 à 5 200	160 à 6 250	185 à 5 000
Couple (lb/pi à tr/min)	210 à 4 000	240 à 3 600	229 à 4 300	165 à 4 250	210 à 4 000
Performances 0-100 km/h	12,85 s	11,5 s	12,8 s	14,4 s	12 s
Performances 80-120 km/h	10,19 s	9,4 s	9,85 s	13,1 s	9,6 s
Freinage 100-0 km/h (m)	42,4	43,8	43,3	40,2	44,8
Réservoir d'essence	76 l	98 l	75,7 l	70 l	95 l
Consom. route/ville**	13,3/9 l/100 km	13,3/9,1 l/100 km	13,3/8,6 l/100 km	13,6/9,9 l/100 km	12,3/8,3 l/100 km
Rayon de braquage	11,46 m	11,97 m	11,85 m	11,4 m	12,1 m
Freins Avant/arrière	Disques/tambours	Disques/tambours	Disques/tambours	Disques/tambours	Disques/tambours
ABS	Optionnel	De série	De série	De série	De série
Pneus et dimensions	Goodyear Integrity 245/70R15	Uniroyal Tigerpaw 215/65R16	Michelin Simmetry P215/65R16	Dunlop SP Sport4000 P215/215/80R16	General XP2000GT P215/70R15
Empattement (cm)	287,8	306,6	300,0	284,0	275,1
Longueur (cm)	480,4	510,3	511,0	475,0	462,5
Largeur (cm)	199,7	194,6	192,0	183,2	187,2
Hauteur (cm)	174,9	167,1	174,0	174,5	169,4
Poids à vide (kg)	1773	1902	1920	1665	1788
Garantie de base	3 ans/60 000 km	3 ans/60 000 km	3 ans/60 000 km	3 ans/80 000 km	3 ans/60 000 km
Groupe propulseur	5 ans/100 000 km	3 ans/60 000 km	5 ans/100 000 km	5 ans/100 000 km	3 ans/60 000 km
Carrosserie	n.a.	n.a.	3 ans/60 000 km	n.a.	n.a.
Assistance routière	5 ans/100 000 km	3 ans/60 000 km	n.a.	3 ans	3 ans/60 000 km
Système antipollution	5 ans/100 000 km	5 ans/100 000 km	8 ans/130 000 km	8 ans/128 000 km	8 ans/130 000 km

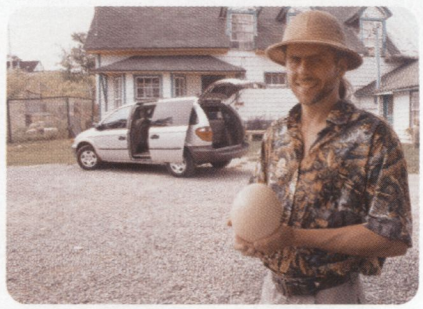
*Le PDSF (prix de détail suggéré du fabricant) est celui des véhicules mis à l'essai. Il exclut les frais de transport et de préparation, et les taxes.

**Données fournies par Ressources naturelles Canada dans sa publication *ÉnerGuide*.

***La Chevrolet Venture et la Oldsmobile Silhouette sont des jumelles de la Pontiac Montana. La première se veut plutôt abordable tandis que la deuxième est un modèle haut de gamme cossu.

****Volume de chargement avec la troisième rangée de sièges en place (3e), seulement la deuxième rangée de sièges en place (2e), et avec les banquettes arrière et médiane déposées (1ère).

Avez-vous bien dit des autruches?



Depuis quelques années, Nicolas Charbonneau (qu'on aperçoit ci-dessus) élève les autruches dans sa ferme de Saint-Eustache, baptisée Nid'Otruche. Son troupeau atteint plus de 200 bêtes, selon la saison.

Il ne cache pas qu'il «aime» ces imposants volatiles, desquels on tire une viande succulente qui se compare à celle du bœuf. À la boutique de la ferme, on nous propose aussi des œufs naturels ou peints, des savons faits à base de produits d'autruche et une foule d'articles originaux.

La ferme d'élevage Nid'Otruche est située au 825 du chemin Frenière, à Saint-Eustache. Des visites guidées à prix modique sont proposées.

Pour plus d'information: (450) 623-5258.

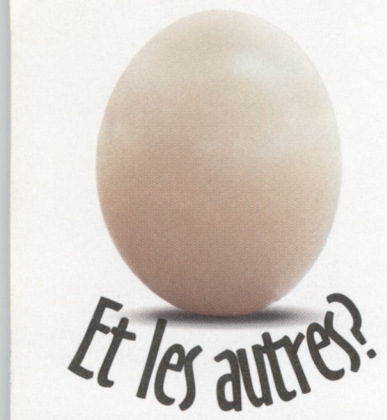
Définissez votre luxe.

Lincoln LS 2001

Visitez www.lincolncanada.com ou appelez au 1 800 397-9333.

LINCOLN

LUXE À L'AMÉRICAINE



Et les autres?

Même si notre comparatif visait les 5 minifourgonnettes les plus vendues au Québec, nous ne pouvons passer sous silence les autres modèles que nous n'avons pas conduit.

Nissan Quest: dans la moyenne

Évaluée lors d'un voyage de ski en famille au printemps dernier, la Quest offre l'habitabilité et l'aménagement des autres fourgonnettes. On y loge 5 passagers. Les enfants (et les parents) ont particulièrement apprécié le système audio/vidéo de la version SE. La position de conduite est bonne, mais les commandes des essuie-glaces et des clignotants, sont trop éloignées du volant. Les boutons du système de ventilation sont très difficiles à trouver lorsqu'on conduit. La tenue de route est bonne, mais on déplore les bruits agaçants provenant des pneus et du vent.

Toyota Sienna: fiabilité et polyvalence

De style plutôt sobre, la Sienna peut accueillir jusqu'à 6 passagers. On y trouve une bonne position de conduite, et les contrôles sont à portée de la main. La direction transmet peu les sensations de la route. Assez agile en ville et sur la route, sa tenue de route est stable et confortable, mais on déplore les bruits éoliens à plus de 110 km/h. Par contre, ses deux sièges et sa banquette arrière séparée 50/50 permettent de combiner des arrangements pratiques pour loger passagers et cargo assez aisément. Sa puissance est adéquate pour les dépassements.

Kia Sedona: plein la vue!

Le constructeur coréen Kia n'y va pas de main morte pour attaquer le créneau des minifourgonnettes. Sa nouvelle Sedona devient non seulement la moins chère sur le marché, c'est aussi la mieux équipée pour 24 595 $, et de loin!

Fort de ses 195 chevaux, son V6 de 3,5 litres surpasse en puissance le V6 de 3,3 litres de la populaire Dodge Caravan SE, modèle de taille similaire. Kia offre même la seule transmission automatique à cinq rapports du créneau, qui contribue largement au confort de roulement.

Les deux variantes LX et EX offrent une banquette médiane biplace sur glissière et une autre, derrière, divisée 50/50 sur roulettes. De plus, leurs portes coulissantes se verrouillent une fois ouvertes, comme celles des Dodge, pour éviter qu'elles ne se referment par mégarde, lorsque le véhicule est garé en pente.

Autre avantage appréciable: la nouvelle garantie de 5 ans ou 100 000 kilomètres sur le véhicule et son rouage d'entraînement, assortie d'un service d'assistance routière. Un pensez-y bien!

Chevrolet Astro/GMC Safari: fin de carrière...

Le Chevrolet Astro et son jumeau, le GMC Safari, font partie des fourgonnettes essayées à cause de leur gabarit très apparenté. Leurs grandes qualités: leur capacité de remorquage pouvant aller jusqu'à 4500 kg et le volume de cargo qu'ils sont aptes à engouffrer. Contrairement aux fourgonnettes actuelles, ce sont des propulsions. L'espace du conducteur et du passager est réduit par les ailes avant qui entrent dans l'habitacle. Ce sont avant tout des camions qu'on a cherché à domestiquer, qui se conduisent et se comportent comme des camions d'il y a plusieurs années.

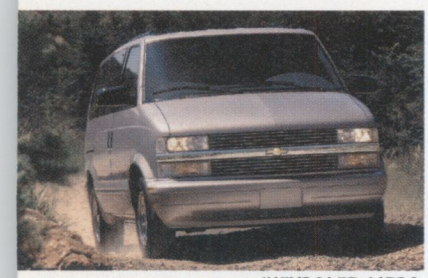
Volkswagen EuroVan: une renouvelée rare...

En début d'été, Volkswagen nous claironnait le retour en force de son EuroVan, enfin doté d'un moteur V-6 de 2,8 litres capable de tenir sa place parmi les autres fourgonnettes. De plus, Volkswagen nous annonçait une baisse de prix importante sur ce modèle. L'EuroVan est renommée pour sa capacité de cargo et, surtout, pour sa légendaire version Westfalia d'antan. Volkswagen maintient une version GLS pour 7 passagers et offre une version MV (pour «MultiVan») avec option Weekender dont les accessoires ressemblent à l'équipement de base du Westfalia. Intéressant sur papier, mais difficile à évaluer parce qu'elles ne sont pas encore disponibles. Certains concessionnaires nous ont carrément dit qu'ils déplorent le peu de soutien du constructeur à cet égard. AP

— Amyot Bachand et Luc Gagné

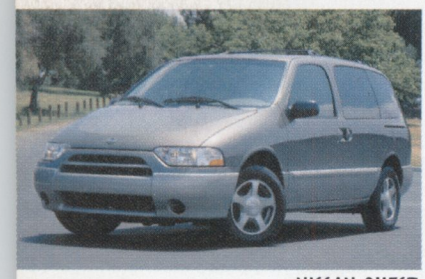
Les autre minifourgonnettes

Modèles 2001	Chevrolet Astro	Kia Sedona	Nissan Quest	Toyota Sienna	Volkswagen EuroVan
Moteur V6	3,4 l	3,5l	3,3l	3,0l	2,8l
Puissance	190 ch	195 ch	170 ch	210 ch	201 ch
Poids	2599 kg	2674 kg	1844 kg	1780 kg	2002 kg
Cons. Route/ville (l/100 km)	11,9/15,9	10,8/15,5	9,3/13,9	8,8/12,4	10,2/17,7
Passagers	6/7	6/7	6/7	6/7	6
Empattement (cm)	282,4	291	285	290	292
Longueur (cm)	482,1	493	494,3	493	478,9
Largeur (cm)	196,8	189,5	190,3	186,5	184
Hauteur (cm)	197,9	173	170,9	170	194
Versions	T/LS/LT	LX/EX	GX/SE	CE/LE	GLS/MV
Echelle de prix ($)	26 440 à 35 430	24 595 à 29 595	30 968 à 37 988	29 535 à 39 940	41 795 à 44 190
Fiabilité	Faible	Nouveau modèle	Faible	Très bonne	Nouveau modèle



CHEVROLET ASTRO

KIA SEDONA



NISSAN QUEST

TOYOTA SIENNA

VOLKSWAGEN EUROVAN

DOMMAGE.

VROUM VROUM

IL N'Y A PAS D'AUTOBAHN ICI.

La nouvelle Mazda Protegé5 2002

CARACTÉRISTIQUES DE SÉRIE : • Roues de 16 po en alliage • Moteur 4 cyl. de 2 L à DACT et 130 ch • Compte-tours • Lecteur CD • Ensemble GFX (pare-chocs avant et arrière sport, seuils de portes et déflecteur d'air arrière) • Régulateur de vitesse • Phares antibrouillards • Essuie-glace de lunette • Freins antiblocage • Console centrale • Banquette arrière 60/40 • Deux coussins de sécurité avant • Intérieur sport • Télédéverrouillage • Serrures à commande électrique • Glaces à commande électrique • Indicateurs du tableau de bord à fond blanc

CARACTÉRISTIQUES OPTIONNELLES : • Boîte automatique 4 vitesses à commande électronique (1 000 $) • Climatiseur (1 000 $) • Toit ouvrant vitré à commande électrique (600 $)

ÉQUIPÉE POUR L'ACTION À PARTIR DE 19 895 $*

mazda

www.mazda.ca

GARANTIE LEADERSHIP MAZDA Garantie complète de 3 ans ou 80 000 km et de 5 ans ou 100 000 km sur le groupe motopropulseur.

ASSISTANCE ROUTIÈRE 24 HEURES MAZDA Renseignez-vous sur le programme d'assistance routière Mazda, offert gratuitement avec toutes nouvelles Mazda.

*Offre réservée aux particuliers et portant sur la Mazda Protegé5 2002, modèle D5TS52AA00. Frais de transport et préparation (820$), immatriculation, assurances et taxes en sus. Les stocks peuvent varier selon les concessionnaires. Les concessionnaires peuvent vendre à prix inférieur. Voir un concessionnaire participant pour les détails. Offre d'une durée limitée.

BUICK RENDEZVOUS

Rajeunir l'image de Buick

Par Éric Descarries

Dans le passé, Buick a produit des voitures très performantes; cette vénérable marque, la première de la toute puissante General Motors, n'est plus reconnue que pour ses grandes berlines un peu désuètes qui n'attirent qu'une clientèle habituellement âgée. En fait, seule la Regal GS à moteur suralimenté pourrait attirer une clientèle plus jeune. Devant un tel constat, les concepteurs de la marque se sont mis à l'œuvre et ont mis au point un modèle intéressant répondant aux besoins du jour et combinant à la fois les caractéristiques de Buick à une caisse de minifourgonnette aux allures d'utilitaire sport luxueux. C'est ainsi qu'est née la Rendezvous.

CE N'EST PAS UNE AZTEK!

Alors que certains observateurs diront y reconnaître les bases de la Pontiac Aztek, la Rendezvous est bien différente. Du point de vue de la mécanique, par exemple, on retrouve le même moteur V6 de 3,4 litres développant 185 chevaux ainsi qu'une boîte de vitesses automatique à quatre rapports; mais là s'arrête la comparaison; de fait, la Rendezvous vient d'être lancée avec la traction intégrale Versatrak (l'Aztek l'a eue bien après son lancement) et offre également la traction avant. Cependant, dans tous les cas, la Rendezvous propose une suspension arrière indépendante (alors que le modèle à traction avant de l'Aztek est doté d'un essieu arrière rigide) et une plate-forme plus longue lui permettant d'accueillir sept passagers à son bord grâce à sa troisième banquette à l'arrière.

Selon les ingénieurs de Buick, la Rendezvous ne partage aucune pièce de carrosserie avec l'Aztek. Malgré un air de famille évident avec Buick, la Rendezvous possède une forme aux lignes plus agréables, plus douces. Elle est offerte en deux finitions: la CX de base à traction avant ou intégrale et la CXL à traction intégrale. La conduite de ce véhicule à mi-chemin entre la minifourgonnette et l'automobile offre cette grande douceur qui caractérise la marque. Cette petite Buick est silencieuse, et la visibilité y est très bonne, même dans les (très) grands rétroviseurs. Cependant, le moteur V6 offre une puissance qui est parfois un peu juste. Les accélérations sont convenables, mais les reprises peuvent être laborieuses lorsqu'on monte une côte. GM avance une capacité de remorquage de 3500 livres (1587 kilos), ce qui pourrait essouffler le petit V6. J'ai pu conduire les deux versions mécaniques de la Rendezvous, et la différence entre une traction avant et intégrale est presque imperceptible sur pavé sec. Cependant, en hiver ou sur route mouillée et glissante, la traction intégrale sera avantageuse. La Rendezvous n'est cependant pas un véhicule tout-terrain dans le vrai sens du mot, mais elle aura une bonne motricité sur une route de gravier ou un sentier raisonnablement carrossable.

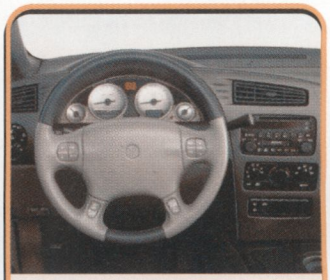
INTÉRIEUR SUPRENANT

L'intérieur de la Rendezvous est une vraie surprise. La console centrale a été dessinée de façon à pouvoir y cacher un sac à main et recevoir un ordinateur portatif! Les sièges avant de ma voiture d'essai étaient des baquets ainsi que ceux du centre. La banquette arrière, par contre, était de pleine grandeur. Malgré qu'il y ait un certain dégagement pour les jambes, le confort y sera relatif sur une très longue distance. Disons que les enfants y seront plus à l'aise que les adultes. Mais la banquette peut se rabattre de même que les dossiers des sièges du centre donnant ainsi un bon espace de chargement et une capacité de 108,9 pieds cubes (3084 litres), confirmant alors la configuration minifourgonnette de la Rendezvous. Seule note négative d'importance à ce chapitre, c'est qu'il faille absolument avoir la télécommande à distance ou la commande au tableau de bord pour ouvrir le hayon arrière. Il n'y a même pas de serrure ou de poignée! Et parmi les accessoires offerts dans cette Buick, il ne faut pas oublier le système de communication On Star typique des produits GM.

BEAUCOUP D'ACCESSOIRES!

Le service des Accessoires de la General Motors s'est empressé de créer des options intéressantes comme le support de vélos ou celui de skis qui se fixent à l'attache de remorque ou encore les supports de kayak ou de cargo (en toile) qui se montent sur le toit. La liste des accessoires de Buick montre également le support rigide en forme de coquille et l'ensemble de skis et sports pour le toit (y compris des carpettes de caoutchouc pour protéger l'intérieur). Enfin, il y en a un pour les vélos sur le toit.

La Rendezvous ne s'adresse pas aux automobilistes qui recherchent la vitesse ou les prouesses sur la route. C'est tout simplement une bonne routière tout indiquée pour le transport de tous les jours et les très longues distances, le tout dans un style distinctif et un confort évident. C'est une Buick, une vraie Buick, mais elle vit dans notre monde moderne. AP



L'ESSENTIEL...

Moteur: V6 de 3,4 L (185 ch à 5200 trs/min et 210 lb-pi à 4000 trs/min)

Deux roues motrices ou rouage intégral Versatrak

Prix de base: 30 995 $ (CX) ou 34 995 $ (CXL)

82 concessionnaires au Québec

par
Alain Mckenna

Partir en voyage

Bon, c'est déjà la rentrée scolaire. Il y a quelques années je vous aurais dit «merde» en anticipant une autre session de cours interminable, mais pas cette fois. Plutôt, je vais faire comme bien des jeunes et moins jeunes et profiter de l'accalmie pour célébrer l'automne et les teintes de rouge et d'ocre qui lui sont caractéristiques. Au menu: camping, golf, randonnée pédestre, et bien d'autres choses. La saison des pommes n'aura jamais été aussi plaisante!

ROULER AVEC SON CHALET

Vous connaissez la version sur roues du *back-packing*, cet art qui consiste à voyager en portant littéralement sa maison sur son dos? Moins éreintantes à déplacer, les miniautocaravanes du fabricant beauceron Par Nado, les Safari Condo et Savana Condo, bâties respectivement sur la base de fourgonnettes GMC Safari et GMC Savana, sont assez compactes pour ne pas ressembler à un autobus, mais assez grandes pour loger quatre à six personnes en voyage. L'intérieur est modulaire, ce qui signifie que vous pouvez le personnaliser selon vos besoins: lit, table, évier, réfrigérateur, etc. Vous choisissez le véhicule et les accessoires qui vous conviennent. Les prix varient entre 32 495 $ et 60 000 $. Pour ceux que la nostalgie des Volkswagen Westfalia a rattrapés.

POUR GOLFEURS INVÉTÉRÉS

Je ne pourrais partir en vacances sans m'offrir un ou deux «neuf trous». Naturellement, ma copine m'accompagne, mais nos deux sacs (je suis gaucher, pas elle) sont trop gros. La solution? Le Golf Hitch (239,99 $), un appareil qui se fixe à l'arrière de la voiture comme un support à vélo, mais qui est conçu pour recevoir deux sacs de golf. On peut y ajouter une housse (139 $) qui protège les sacs des intempéries ou des regards indiscrets.

SCOOTER NÉO-RÉTRO

Mon oncle, l'homme-à-la-maison-sur-des-roues, m'a avoué ne pas aimer traîner son auto derrière sa grosse autocaravane. Il roule plutôt en Vino, un tout nouveau scooter de Yamaha, aux allures européennes. Muni d'un compartiment de rangement pouvant contenir un casque, le Vino (2300 $) est précisément conçu pour les amateurs d'autocaravaning. Élégant, compact et amusant à conduire!

PORTEUR, LES BAGAGES...

Pour l'équipement de pêche ou de plage, rien de mieux qu'un coffre de toit. Sportrack et Thule fabriquent des porte-bagages amovibles qui s'installent en moins de cinq minutes et qui offrent un volume de chargement étonnant. Selon les dimensions désirées, les prix peuvent varier entre 189 $ et 399 $.

HARLEY-DAVIDSON V-ROD

Choc existentiel

Bertrand Gahel

Est-il possible qu'un manufacturier présente un modèle si différent de tout ce qu'il a construit jusqu'à ce jour qu'on puisse qualifier l'événement de choc existentiel? Dans le cas où la clientèle adule littéralement les produits du manufacturier, absolument. C'est ce qui vient de se passer chez Harley-Davidson avec l'introduction de la nouvelle V-Rod 2002, une monture à peu près aussi traditionnelle, pour le géant américain que le serait une traction à moteur diesel pour Ferrari! Ce que la V-Rod a de si particulier, par comparaison avec les autres Harley-Davidson, c'est la mécanique refroidie par liquide plutôt que par air. La ligne «Star Wars» y est probablement aussi pour quelque chose.

Pour bien comprendre les raisons qui rendent ce choix du type de refroidissement si dramatique pour le fabricant, il faut savoir que la clientèle de Harley-Davidson est l'une des plus fidélisées du monde. À titre d'exemple, un porte-parole du fabricant américain a déjà dit: «Combien de constructeurs de motos connaissez-vous dont la clientèle se fait régulièrement tatouer le logo ou carrément un moteur?» D'accord, vieux, t'as raison! L'une des explications principales de cette extraordinaire fidélité est l'attachement presque religieux du constructeur pour sa mécanique simpliste, mais, avouons-le, hautement charismatique. Sans entrer dans le détail, disons seulement que cette mécanique comporte deux cylindres d'environ un litre et demi. Elle est refroidie par air et n'utilise absolument rien de moderne au chapitre du design. Toutefois, les vibrations et le grondement de cette mécanique sont très particuliers et confèrent un charme certain à la machine. Plus encore que le style, ce moteur a, jusqu'à aujourd'hui, incarné l'âme de Harley-Davidson; à un point tel qu'on imaginait très difficilement quoi que ce soit d'autre sortir des usines du manufacturier, malgré les rumeurs entourant l'arrivée d'une Harley mue par une mécanique nouvelle et conçue avec la collaboration de Porsche.

Et pourtant, voici la nouvelle V-Rod! Non seulement sa mécanique est-elle refroidie par liquide plutôt que par air, mais elle ne partage presque aucun point avec les moteurs américains traditionnels, si ce n'est la configuration en V. Lors de l'inauguration officielle de la V-Rod, à Pasadena, en juin dernier, les ingénieurs parlaient presque d'une libération tant la sacro-sainte mécanique traditionnelle leur avait jusque-là lié les mains. En gros, on a maintenant affaire à du moderne et à de la performance. Le «Rod» de V-Rod n'est d'ailleurs pas là par hasard, puisque la nouveauté est présentée comme une custom de performance. Harley-Davidson et ses concurrents ont déjà eu de telles prétentions auparavant; toutefois, nous avons rarement vu de véritables machines performantes sortir des usines américaines. À ce chapitre, la V-Rod livre la marchandise, et pour cause: sa mécanique est une proche descendante du moteur utilisé sur la VR1000, une machine de compétition de haut niveau. Ainsi, au lieu de la soixantaine de chevaux habituelle, on a maintenant droit à rien de moins que 115 chevaux, soit suffisamment pour permettre des performances rappelant sérieusement celles de motos sportives!

En contrepartie, les sensations typiques d'une Harley-Davidson ont définitivement changé. La position de conduite est familière, puisqu'elle rappelle beaucoup celle d'une Softail Deuce; de plus, bien qu'elle soit différente, la sonorité saccadée provenant des silencieux garde un lien de famille avec la traditionnelle musique des moteurs de Milwaukee. Mais il faut oublier les montées en régime langoureuses et riches en couple à très bas régime des anciens moteurs: la nouvelle mécanique tourne beaucoup plus vite (maximum de 9000 tr/min plutôt que 5500 tr/min) et ne vibre pratiquement pas. En fait, la V-Rod donne presque l'impression d'être une custom mue par un moteur de sportive qu'on aurait trafiqué pour livrer un son semblable à celui d'une Harley traditionnelle. Et jusqu'à un certain point, c'est ce qu'elle est.

Les nombreux sondages effectués par Harley-Davidson auprès de sa clientèle le démontrent clairement: une nouvelle direction était attendue, particulièrement en Europe où les deux-roues américaines sont plus souvent qualifiées d'agricoles que de traditionnelles! AP

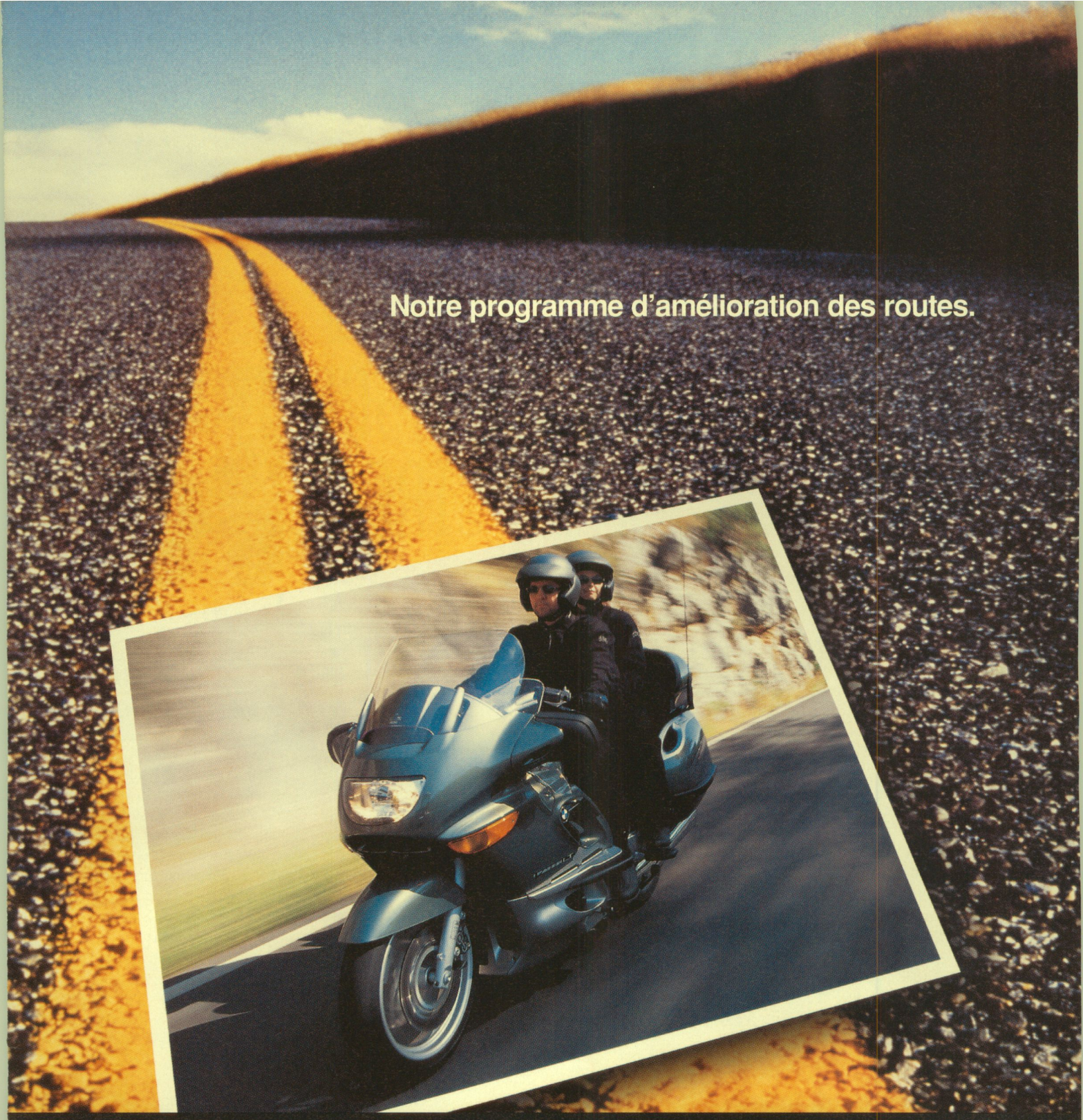
L'ESSENTIEL...

Moteur: V-Twin de 1130 cc (115 ch)

Prix: 27 000 $

19 concessionnaires au Québec

Photos: Bertrand Gahel



Ordinateur de bord, sièges chauffants réglables, chargeur de 6 CD, radiocassette AM/FM stéréo de 120 watts, pare-brise réglable, système de freinage antiblocage intégré, suspension facilement réglable, transmission 5 vitesses à surmultipliée avec marche arrière, moteur 4 cylindres à injection refroidi par liquide, arbre de transmission «paralever», régulateur de vitesse, guidon chauffant et plus de 120 litres d'espace de rangement. Ce ne sont là que quelques-unes des améliorations actuellement disponibles sur votre route, offertes par la BMW K1200LT.

Monette Sports
251, boul. des Laurentides
Laval
Tél. : (450) 668-6466
Fax : (450) 668-6799

Moto Internationale
6695, rue Saint-Jacques
Montréal
Tél. : (514) 483-6686
Fax : (514) 483-3454

Moto Vanier
176, boul. Hamel
Québec
Tél. : (418) 527-6907
Fax : (418) 527-8006

©BMW Canada Inc. «BMW» et le logo BMW sont des marques de commerce de BMW AG, utilisées sous licence par BMW Canada Inc.

BMW K1200LT

www.bmw.ca
1 800 667-6679

Motocyclettes

Photos: Ladislas Kadyszewski

KAWASAKI VULCAN 1500 MEAN STREAK

Plus que de la fumée

L'ESSENTIEL...

Moteur: V-Twin de 1470 cc (67 ch)

Prix: moins de 15 499 $

75 concessionnaires au Québec

Par Bertrand Gahel

Il y a tout juste un an, si on avait essayé de vous vendre l'une de ces dites «customs de performance», vous auriez eu parfaitement raison de rester sceptique. Dans tous les cas, mis à part un nuage de fumée créé par divers artifices cosmétiques, le thème «performance» tenait surtout de la chanson de vendeur! Aujourd'hui, pourtant, il est clair que les mots «custom» et «performance» peuvent coexister. Quiconque a déjà tordu l'accélérateur d'une Honda VTX1800 ou d'une Harley V-Rod vous le dira.

Pour arriver à créer une machine digne de cette nouvelle appellation, Kawasaki a choisi une approche beaucoup plus conservatrice que la concurrence. Au lieu de produire une toute nouvelle moto, comme Harley-Davidson, ou de modifier profondément un modèle déjà existant, comme Yamaha, le constructeur a plutôt choisi d'effectuer une mise à jour relativement légère d'une moto bien connue, la Vulcan 1500 Classic. Grosso modo, on a piqué les freins avant de la sportive ZX-9R, installé une fourche plus costaude à l'avant et remplacé les classiques roues à rayons par de costaudes roues en aluminium chaussées de pneus larges sportifs. On a également modifié la mécanique pour augmenter les performances de l'ordre de 10 %. D'un point de vue visuel, on a habillé le tout de nouvelles pièces de carrosserie donnant à cette dernière incarnation de la Vulcan 1500 Classic (il y a aussi les Vulcan 1500 Nomad de tourisme léger et la Vulcan 1500 Drifter «à la Indian») une ligne plus basse et plus effilée à l'image des customs de performance. En fait, sous certains angles, on croirait presque regarder une Classic modifiée avec soin et goût.

C'est dans la région de Saint-Sauveur, à la mi-juillet, que Kawasaki a invité une poignée de journalistes francophones à effectuer un bref essai de son nouveau modèle. Au menu, un aller-retour d'une soixantaine de kilomètres sur la 329, ponctué d'un arrêt crème glacée à Lachute et de quelques sessions de photos, dont une légèrement enfumée... Une Vulcan 1500 Classic fut également mise à notre disposition à des fins de comparaisons. Cette dernière fut d'ailleurs immédiatement mise à contribution afin de vérifier sur le terrain la véritable signification du fameux surplus de 10 % en performance. Trafic et présence constabulaire étant faibles ce jour-là, toute sorte de comparaisons furent effectuées: des départs arrêtés aux simulations de dépassement. Dans tous les cas sans exception, la Mean Streak se sauvait littéralement de la Classic. Vu l'étendue relativement faible des modifications portées à la mécanique, c'en était même étonnant. Nul doute que les propriétaires des autres types de Vulcan 1500 jalouseront la version de leur moteur qui propulse la Mean Streak.

Au chapitre de la tenue de route, là encore, la nouveauté s'est montrée clairement supérieure à l'originale. Dans les nombreuses courbes rapides qui sillonnent la 329, la Mean Steak s'est même révélée tout à fait divertissante, un qualificatif quasiment jamais utilisé pour décrire une custom sur une route tortueuse. En fait, même à un rythme passablement élevé, disons que, quand l'indicateur affichait quelque 140 km/h et que l'un ou l'autre des repose-pieds frottait longuement sur le bitume (c'est quoi déjà la limite, là-bas?) la dernière version de la Vulcan est demeurée solide, précise et rassurante. Dans des circonstances similaires, la Classic semblait tout bonnement hors de son élément. Ce qui est impressionnant, c'est qu'en plus d'avoir réussi à concocter une custom qui se comporte solidement en courbe, Kawasaki a trouvé le moyen de conserver le bon degré de confort de la Classic. Enfin presque, puisque la selle n'est pas tout à fait aussi moelleuse, mais bon.

La tendance est définitivement aux customs de performance pour 2002, alors que plusieurs autres fabricants, dont Harley-Davidson (V-Rod), Honda (VTX1800) et Yamaha (Road Star Warrior 1700) ont déjà annoncé leur participation aux festivités. Des modèles connus à ce jour, la Mean Streak de Kawasaki se veut la moins extravagante, mais également la moins coûteuse: bien que le prix définitif ne soit pas encore fixé, la facture se situera sous les 16 000 $. Pour être à la mode dans un ensemble aussi réussi et agréable, ça semble fort raisonnable. AP

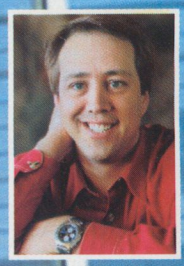
MOTOMAG

Le magazine

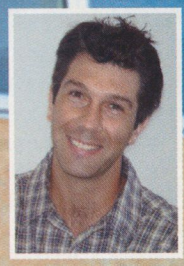
DES MOTOCYCLISTES QUÉBÉCOIS

CRUISER·CUSTOM·TOURING·SPORT·MOTOCROSS

- UNE FOULE D'INFORMATIONS SUR TOUS LES NOUVEAUX MODÈLES.
- LES PLUS BEAUX ITINÉRAIRES DE VOYAGES.
- DES ENTREVUES AVEC DES PERSONNALITÉS CONNUES.
- DES CONSEILS TECHNIQUES.
- DES PHOTOS QUI ONT DU PUNCH!
- UNE ÉQUIPE DE JOURNALISTES CHEVRONNÉS.



GABRIEL GÉLINAS
rédacteur en chef de Motomag et chroniqueur au réseau TVA



BERTRAND GAHEL
collaborateur de Motomag et auteur du Guide de la Moto 2001

ABONNEZ-VOUS DÈS MAINTENANT!

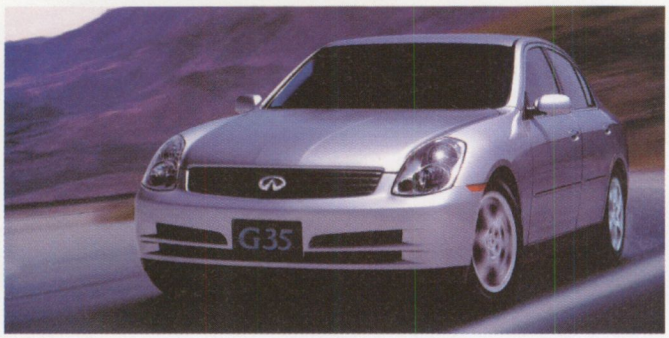
UTILISEZ LE COUPON-RÉPONSE DE CE MAGAZINE.

Motomag est publié par Auto Journal Inc. 2312, chemin Herron, Dorval, Québec, H9S 1C5 (514) 631-6550.

Boule de cristal

Infiniti G35

Nissan souhaite accaparer une part plus importante du lucratif créneau des petites berlines de luxe. *Exit* la G20! Voici la G35! Plus grosse que le modèle qu'elle remplace et présentant des formes élancées plus stimulantes qui rappellent celles du prototype XVL, la G35 dispose d'un argument de taille: un V6 de 3,5 litres. Millésimée 2003, elle fera son entrée dans les salles de montre au printemps 2002.



Hyundai Elantra GT

Après la Mazda Protegé5 et la Ford Focus ZX5, voici la Hyundai Elantra GT. Appellation usurpée, avouons-le, pour cette Coréenne dont le 4 cylindres multisoupape de 2L ne produit que 140 ch. Une boîte manuelle à cinq rapports ou une automatique à quatre rapports entraînent les roues avant.

La GT a des freins à disque aux quatre roues, alors que l'ABS et l'antipatinage sont facultatifs. En outre, le côté polyvalent de cette carrosserie permet d'envisager une foule d'utilisations que ne n'autoriserait pas la berline Elantra. Particularité non négligeable si les familiales vous déplaisent!

Volkswagen Jetta familiale

Les Américains sont chanceux! En effet, depuis quelques mois, Volkswagen leur propose une Jetta familiale. Cette nouvelle variante ne sera offerte au Canada qu'à compter de l'automne 2002, les pare-chocs de la version 2001 ne répondant pas aux normes de sécurité canadiennes.

Quoi qu'il en soit, nos voisins du Sud ont le choix entre trois versions: la GLS 2 litres, la GLS VR6 et la GLX VR6. Leur prix de base est d'environ 5 % plus élevé que celui des berlines correspondantes. Patience!

Cadillac CTS

Voici la remplaçante de la Cadillac Catera: la CTS 2003. Première voiture construite sur la nouvelle plate-forme Sigma à roues arrière motrices de GM, son esthétique anguleuse rappelle celle du cabriolet biplace Evoq (qui s'appellera finalement XLR).

Future rivale des BMW série 5, la CTS s'annonce puissante. Fort de 220 chevaux, son V6 de 3,2 litres permettra de réaliser le 0 à 100 km/h en moins de sept secondes. De plus, pour la première fois depuis les années 1940, GM offrira une Cadillac dotée d'une boîte manuelle: une Getrag à cinq rapports. Les acheteurs plus conservateurs pourront cependant opter pour la boîte automatique Hydra-Matic.

Lexus ES300

Avec son châssis à empattement allongé (deux pouces additionnels) et sa carrosserie redessinée (plus haute de deux pouces et demi), la Lexus ES300 2002 offre un habitacle plus spacieux. Son V6 de 3 litres produit 210 chevaux et 220 lb-pi de couple. Il est jumelé à une nouvelle boîte automatique à cinq rapports calibrée en fonction du confort de roulement. Dans le même ordre d'idées, une suspension à réglage variable électronique, semblable à celle de la LS430, figure parmi les équipements facultatifs. Elle permet au conducteur de choisir entre la fermeté, pour une conduite sportive, ou la souplesse, pour un plus grand confort.

Nom

allroad quattro

Suspension

Suspension pneumatique automatique à 4 positions

Technologie

Moteur biturbo de 250 ch

Légendaire traction intégrale quattro^MD

Boîte manuelle à 6 vitesses ou automatique Tiptronic^MD disponible

Audi

Ajustable à quatre positions différentes. Plus haut pour les surfaces difficiles. Plus bas pour un aérodynamisme accru. Poursuivez l'aventure sur www.allroad-quattro.com, ou visitez votre concessionnaire Audi.

AVANTAGE AUDI : Maintenant avec services d'entretien périodique sans frais pendant 4 ans ou 80 000 km.†

Pour plus d'information sur Audi, visitez notre site Web ou composez le 1 800 367-AUDI. † Demandez les détails au concessionnaire. « Audi », « quattro », « allroad » et l'emblème des quatre anneaux sont des marques déposées de AUDI AG. « Avantage Audi » est une marque de service de Audi of America, Inc. « Tiptronic » est une marque déposée de Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG. © Audi Canada 2001

Ce qu'on peut en faire du chemin en une seconde.

M5. La berline la plus rapide au monde.

Capable de libérer jusqu'à 394 chevaux et une puissance de couple de 386 pieds-livres à 3800 tours/minute, la berline M5 étonne par la perfection de sa conception, sous le signe de la haute performance. Emprunté à notre voiture de Formule 1, le contrôle électronique de l'accélérateur à papillon réagit à la plus légère pression du pied et donne instantanément le relais au moteur, toujours prêt à bondir. Mesurez vos réflexes à ceux de la M5 – et découvrez la valeur d'une fraction de seconde.

BMW M5
394 chevaux
0-100 km/h en 5,3 s
100-0 km/h en 2,6 s

www.bmw.ca
1 800 667-6679

Le plaisir de conduire.℠

©BMW Canada Inc. « BMW », le logo BMW et « Le plaisir de conduire » sont des marques de commerce de BMW AG, utilisées sous licence par BMW Canada Inc. Pour en savoir plus sur la Formation de conduite BMW, composez le 1 866 226-9723 ou rendez-vous à **www.bmw.ca**